

Catalogue 53-222 Annual

Catalogue 53-222 Annuel

Trucking in Canada

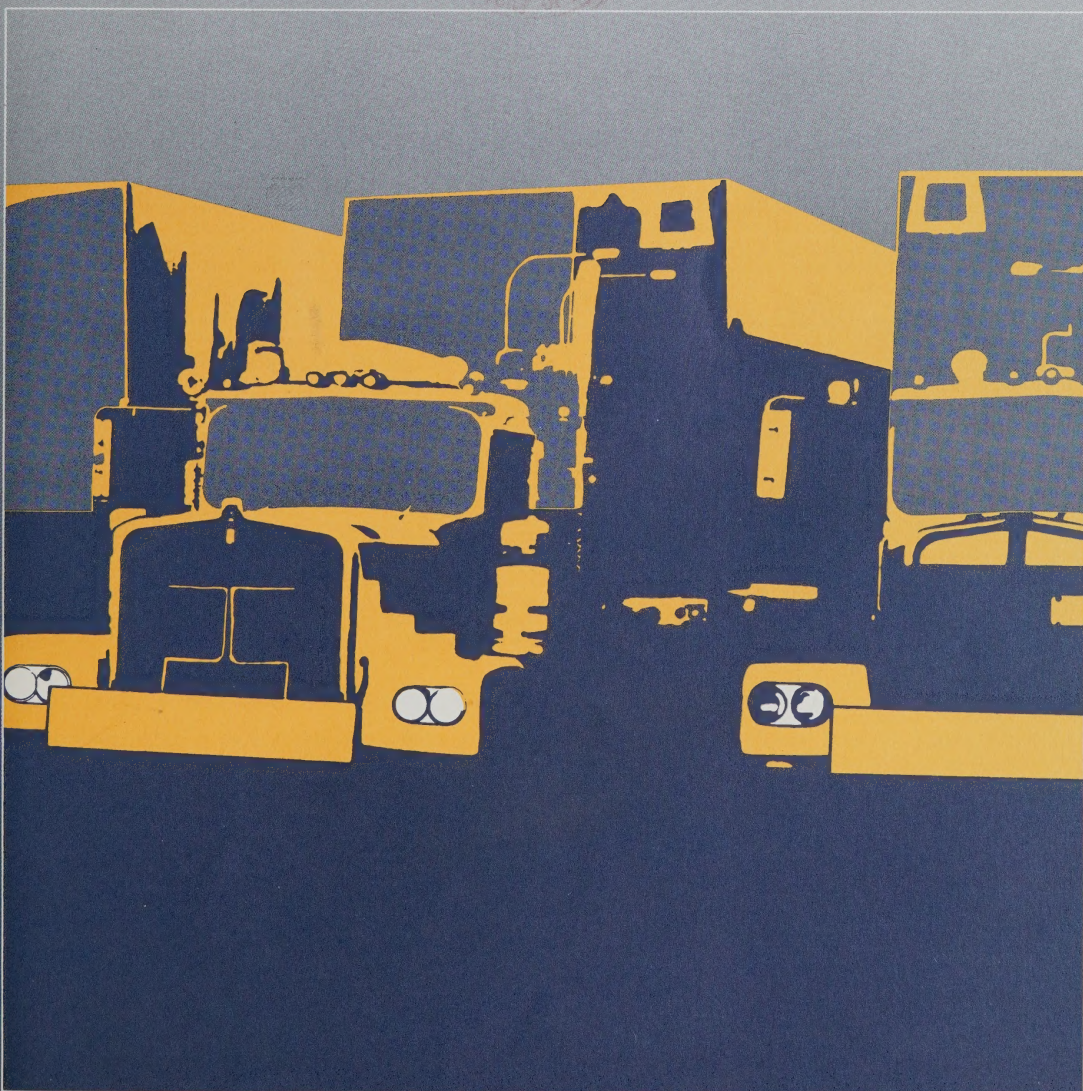
1990

Le camionnage au Canada

1990



Years of *Ans*
Excellence *d'excellence*



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Robert Larocque,
Surface and marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2486) or to the Statistics Canada reference centre in:

| | | | |
|------------|------------|-----------|------------|
| St. John's | (772-4073) | Winnipeg | (983-4020) |
| Halifax | (426-5331) | Regina | (780-5405) |
| Montreal | (283-5725) | Edmonton | (495-3027) |
| Ottawa | (951-8116) | Calgary | (292-6717) |
| Toronto | (973-6586) | Vancouver | (666-3691) |

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

| | |
|---|---------------------------|
| Newfoundland and Labrador | 1-800-563-4255 |
| Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island | 1-800-565-7192 |
| Quebec | 1-800-361-2831 |
| Ontario | 1-800-263-1136 |
| Manitoba | 1-800-542-3404 |
| Saskatchewan | 1-800-667-7164 |
| Alberta | 1-800-282-3907 |
| Southern Alberta | 1-800-472-9708 |
| British Columbia (South and Central) | 1-800-663-1551 |
| Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.) | Zenith 0-8913 |
| Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.) | Call collect 403-495-3028 |

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Robert Larocque,
Section des transports de surface et maritimes,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2486) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

| | | | |
|------------|------------|-----------|------------|
| St. John's | (772-4073) | Winnipeg | (983-4020) |
| Halifax | (426-5331) | Regina | (780-5405) |
| Montréal | (283-5725) | Edmonton | (495-3027) |
| Ottawa | (951-8116) | Calgary | (292-6717) |
| Toronto | (973-6586) | Vancouver | (666-3691) |

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

| | |
|---|---------------------------------------|
| Terre-Neuve et Labrador | 1-800-563-4255 |
| Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard | 1-800-565-7192 |
| Québec | 1-800-361-2831 |
| Ontario | 1-800-263-1136 |
| Manitoba | 1-800-542-3404 |
| Saskatchewan | 1-800-667-7164 |
| Alberta | 1-800-282-3907 |
| Sud de l'Alberta | 1-800-472-9708 |
| Colombie-Britannique (sud et centrale) | 1-800-663-1551 |
| Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.) | Zénith 0-8913 |
| Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.) | Appelez à frais virés au 403-495-3028 |

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1990



Years of *Ans*
Excellence *d'excellence*

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1990

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1993

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

February 1993

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue No. 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1993

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division de la
commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Février 1993

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

N° 53-222 au catalogue

ISSN 0829-8947

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to
a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses and
governments. Accurate and timely statistical
information could not be produced without their
continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises et les administrations
canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne
volonté, il serait impossible de produire des statistiques
précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David Dodds**, Director, and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section.

Major contributions were made by the following analysts: **Dan Calof**; **Kathie Davidson**; **Rochelle Handelman**; **Robert Larocque**; **Andrea Mathieson**; **Larry McKeown**; **John Nicoletta** and **Gilles Paré**.

Technical assistance was provided by: **Linda De Montigny**; **Joe Foti**; **Réjean L'Heureux**; **Azadeh Mosavat** and **Paul Tulloch**.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **David Dodds**, directeur, et **Jim Cain**, chef de la section des transports surface et maritimes.

Les analystes suivants ont été responsables de contributions majeures: **Dan Calof**; **Kathie Davidson**; **Rochelle Handelman**; **Robert Larocque**; **Andrea Mathieson**; **Larry McKeown**; **John Nicoletta** et **Gilles Paré**.

Linda De Montigny, **Joe Foti**, **Réjean L'Heureux**, **Azadeh Mosavat** et **Paul Tulloch** ont prêté leur assistance technique.

Table of Contents

| | Page |
|--|------|
| Highlights | 5 |
| Chapter 1 | |
| Introduction | 7 |
| Chapter 2 | |
| Annual Motor Carriers of Freight Survey, 1990 | |
| Introduction | 15 |
| Summary Results | 16 |
| Region of Domicile | 16 |
| Area of Activity | 17 |
| Revenues and Expenses | 18 |
| Operating and Originating Revenues | 18 |
| Operating Expenses | 20 |
| Principal Commodity by Type | 21 |
| Operating Ratio | 21 |
| Movements | 22 |
| Employment and Salaries | 23 |
| Distribution of the Wage Dollar | 25 |
| Owner Operators | 26 |
| Revenue Equipment Operated | 28 |
| Distance Travelled | 29 |
| Fuel | 30 |
| Balance Sheet | 32 |
| Chapter 3 | |
| Quarterly Motor Carrier Freight Survey, 1991 | |
| Section 1 - Large Carriers | 49 |
| Section 2 - All Carriers | 51 |
| Chapter 4 | |
| For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, 1990 | |
| Domestic For-hire Trucking Activity | |
| Introduction | 59 |
| Origin and Destination Traffic | 59 |
| Major Population Centres | 64 |
| Commodity Movements | 65 |
| Truckload versus Less-than-truckload Traffic | 65 |
| Weight Groups | 69 |
| Distance Groups | 70 |
| Selected Output Measures | 70 |

Table des matières

| | Page |
|--|------|
| Faits Saillants | 5 |
| Chapitre 1 | |
| Introduction | 7 |
| Chapitre 2 | |
| Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, 1990 | |
| Introduction | 15 |
| Résumé des résultats | 16 |
| Région de domicile | 16 |
| Région d'activité | 17 |
| Recettes et dépenses | 18 |
| Recettes d'exploitation et recettes d'origine | 18 |
| Dépenses d'exploitation | 20 |
| Les principaux types de marchandises | 21 |
| Ratio d'exploitation | 21 |
| Mouvements | 22 |
| Emploi et rémunération | 23 |
| Répartition du dollar salarial | 25 |
| Chauffeurs contractants | 26 |
| Matériel productif en service | 28 |
| Distance parcourue | 29 |
| Carburant | 30 |
| Bilan | 32 |
| Chapitre 3 | |
| Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, 1991 | |
| Partie 1 - Grandes Entreprises | 49 |
| Partie 2 - Tous les transporteurs | 51 |
| Chapitre 4 | |
| Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 1990 | |
| Camionnage pour compte d'autrui - trafic intérieur | |
| Introduction | 59 |
| Origine et destination du trafic | 59 |
| Principales agglomérations | 64 |
| Mouvements de marchandises | 65 |
| Charge complète et charge partielle | 65 |
| Groupes de poids | 69 |
| Groupes de distances | 70 |
| Certaines mesures de rendement | 70 |

Table of Contents – Concluded

| | Page |
|--|------|
| Chapter 5 | |
| For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, 1990 | |
| Canada-U.S. Traffic | |
| Introduction | 107 |
| Methodology | 107 |
| Section 1 – Commodity Movements | 107 |
| Section 2 – Market Penetration | 111 |
| Chapter 6 | |
| Annual Motor Carriers of Freight Survey (Operating Statistics), 1990 | |
| Introduction | 127 |
| Summary Results | 127 |
| Region of Domicile | 128 |
| Revenues and Expenses | 128 |
| For-hire Carriers | 129 |
| Owner Operators | 129 |
| Principal Commodity by Type | 129 |
| Movements | 130 |
| Employment | 130 |
| Equipment | 131 |
| Distance | 131 |
| Fuel | 131 |
| Chapter 7 | |
| Special Studies | |
| 7.1 Small for-hire trucking industry in Canada | 149 |
| 7.2 Canada's Roadway System, 1990 and 1991 | 157 |
| Chapter 8 | |
| Methods and Data Quality | |
| Introduction | 167 |
| Annual Motor Carriers of Freight Survey (Chapters 2 and 6) | 167 |
| Quarterly Motor Carrier Freight Survey (Chapter 3) | 169 |
| For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey (Chapters 4 and 5) | 170 |
| Glossary | 177 |

Table des matières – fin

| | Page |
|--|------|
| Chapitre 5 | |
| Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 1990 | |
| Trafic entre le Canada et les États-Unis | |
| Introduction | 107 |
| Méthodes | 107 |
| Partie 1 – Mouvements de marchandises | 107 |
| Partie 2 – Pénétration du marché | 111 |
| Chapitre 6 | |
| Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Données d'exploitation), 1990 | |
| Introduction | 127 |
| Résumé des résultats | 127 |
| Région de domicile | 128 |
| Recettes et dépenses | 128 |
| Transporteurs pour compte d'autrui | 129 |
| Chauffeurs contractants | 129 |
| Les principaux types de marchandises | 129 |
| Mouvements | 130 |
| Emploi | 130 |
| Matériel productif en service | 131 |
| Distance | 131 |
| Carburant | 131 |
| Chapitre 7 | |
| Études Spéciales | |
| 7.1 Petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada | 149 |
| 7.2 Système routier au Canada, 1990 et 1991 | 157 |
| Chapitre 8 | |
| Méthodes et qualité des données | |
| Introduction | 167 |
| Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises (chapitres 2 et 6) | 167 |
| Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises (chapitre 3) | 169 |
| Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (chapitres 4 et 5) | 170 |
| Glossaire | 179 |

Highlights

For-hire Trucking: Annual Industry Statistics, 1990

- Operating revenues totalled \$8.4 billion for carriers earning over \$1 million, and expenses amounted to \$8.2 billion. The operating ratio for 1990 was unchanged from 1989 at .97.
- An average salary of \$29,561 (excluding benefits) was earned by 73,178 employees of for-hire trucking companies. Owner operator payments totalled \$2.1 billion in 1990.
- Carriers with operating revenues between \$25,000 and \$1 million earned revenues of \$6.3 billion in 1990.

Motor Carriers of Freight: Quarterly Industry Statistics, 1991

- Some 1,400 carriers with annual revenues of \$1 million or more earned \$8.1 billion in 1991. Expenses totalled \$7.9 billion and the resulting operating ratio was .97.
- Carriers with operating revenues of at least \$25 million posted revenues and expenses of \$3.1 billion, for an operating ratio of 1.00.

For-hire trucking: Annual Activity Statistics, 1990

- Domestic tonnage transported dropped from 162.5 million tonnes in 1989 to 149.3 million in 1990.
- On the domestic side, sand and gravel was the top commodity in terms of tonnage, and food was the biggest revenue-earner.
- Canada/US traffic in 1990 was 24.3 million tonnes, a drop of 9 % from 1989. About 62 % of the tonnage was destined for the United States.

Special Studies

Small for-hire trucking companies, 1987-1989

- The number of carriers earning between \$25,000 and \$100,000 declined from 1987 to 1989. However, average earnings rose from \$56,000 in 1987 to \$61,000 in 1989.

Roadway inventory, 1990

- The length of the Canadian road system stood at 888 898 two-lane equivalent kilometres in 1991.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui: Structure de l'industrie, 1990

- Les recettes d'exploitation des transporteurs ayant des revenus supérieurs à \$1 million se sont chiffrées à \$8,4 milliards. Les dépenses ont figuré pour \$8,2 milliards, et le ratio d'opération est demeuré stable par rapport à 1989 (.97).
- Les 73,178 employés des camionneurs pour compte d'autrui ont tiré un salaire moyen de \$29,561 (excluant les bénéfices). Les paiements aux chauffeurs contractants ont totalisé \$2,1 milliards en 1990.
- Les recettes d'exploitation des petits transporteurs (ayant des revenus entre \$25,000 et \$1 million) se sont chiffrées à \$6,3 milliards en 1990.

Transporteurs routiers de marchandises: Statistiques trimestrielles, 1991

- Quelques 1,400 transporteurs (ayant des recettes supérieures à \$1 million) ont rapporté des recettes d'exploitation de \$8,1 milliards en 1991. Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$7,9 milliards, et le ratio d'opération était .97.
- Les grands transporteurs (ayant des recettes supérieures à \$25 millions) ont rapporté des recettes et des dépenses d'exploitation de \$3,1 milliards, pour un ratio d'opération de 1.00 en 1991.

Camionnage pour compte d'autrui: Activité de l'industrie, 1990

- Le tonnage intérieur a chuté de 162,5 millions de tonnes en 1989 à 149,3 millions en 1990.
- Du côté intérieur, le sable et le gravier ont compté pour la plus grande part du tonnage transporté. Le transport des produits alimentaires a compté pour la part la plus importante des recettes.
- Le trafic Canada/E.U. était de 24,3 millions de tonnes, soit une diminution de 9 % par rapport à 1989. Environ 62 % de ce tonnage allait vers les États-Unis.

Études spéciales

Petites entreprises de camionnage, 1987-1989

- Le nombre de transporteurs gagnant entre \$25,000 et \$100,000 a diminué entre 1987 et 1989. Les revenus moyens ont grimpé de \$56,000 à \$61,000 entre 1987 et 1989.

Inventaire des routes, 1990

- La longueur du réseau routier canadien s'est établi à 888 898 kilomètres (équivalent-deux voies) en 1991.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

| | Catalogue |
|--|-----------|
| Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual, Eight issues/year. | |
| Air Carrier Operations in Canada , Quarterly, Bilingual | |
| Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , Monthly, Bilingual | |
| Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Quarterly, Bilingual | |
| Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual | |
| Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , Annual, Bilingual | |
| Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual | |
| Air Charter Statistics , Annual, Bilingual | |
| Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation , Occasional, issued in 1986. | |
| Railway Carloadings , Monthly, Bilingual | |
| Railway Operating Statistics , Monthly, Bilingual | |
| Rail In Canada , Annual, Bilingual | |
| Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Monthly, Bilingual | |
| Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual | |
| Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual | |
| Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual | |
| Trucking in Canada , Annual, Bilingual | |
| Shipping in Canada , Annual, Bilingual | |
| Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue, Huit numéros/année. | 50-002 |
| Opérations des transporteurs aériens au Canada , Trimestriel, Bilingue | 51-002 |
| Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , Mensuel, Bilingue | 51-004 |
| Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Trimestriel, Bilingue | 51-005 |
| Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue | 51-204 |
| Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue | 51-205 |
| Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue | 51-206 |
| Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue | 51-207 |
| L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , Hors série, publiée en 1986. | 51-501E/F |
| Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue | 52-001 |
| Statistique de l'exploitation ferroviaire , Mensuel, Bilingue | 52-003 |
| Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue | 52-216 |
| Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Mensuel, Bilingue | 53-003 |
| Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue | 53-215 |
| Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue | 53-218 |
| Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue | 53-219 |
| Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue | 53-222 |
| Le transport maritime au Canada , A., Bil. | 54-205 |

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Chapter 1

General Overview

Introduction

Trucking is a part of the life of every Canadian. Most of what we come in contact with, from the clothes we wear to the food we eat, travels by truck over some part of its production/consumption cycle. Due to Canada's economic, geographic, and demographic make-up, transportation plays a greater role in the Canadian economy than it does in most other countries. And due to the flexibility of trucks, trucking is often the easiest way to transport many types of goods around Canada quickly and efficiently.

Many Canadians are heavily dependent on trucks for their economic livelihood. Directly, truck drivers, mechanics, office staff, and other truck company employees earn their wages from truck cargo movements. In addition, those who manufacture and sell the trucks are dependent on the trucking industry for their income. More indirectly, the manufacturing, wholesale, retail, and international trade industries use trucks as a major mode of transport for moving goods, and consequently the income of employees in those industries is highly correlated with the health of the trucking industry. Finally, since most goods that need to be moved from one place to another must rely on trucking for at least one leg of their voyage, the efficiency and viability of the trucking industry has an impact on the economic welfare of most of the Canadian labour force.

Transportation In the Economy

Transportation is an important sector in the economy, accounting for a substantial percentage of total national income and employment. In addition, most of the other sectors in the economy (e.g. manufacturing, wholesale trade, retail trade, natural resources) need an efficient and cost-effective transportation system to be competitive. Therefore, the prosperity of the entire economy is linked to the transportation sector.

The Economy in 1990

The Canadian economy entered a recession in the second quarter of 1990. As a result, demand for goods and services decreased, including demand for transportation services. Retail sales fell, demand for automobiles diminished, and construction activity was curtailed. All of these factors diminished the demand for transportation services, especially trucking.

As a result of these factors, and the recently deregulated environment in the trucking industry, trucking firms were forced to cut their rates in an attempt to keep market share. The firms also tried to cut costs as much as possible, one example of which is their overall increased reliance on owner operators (see chapter 2). The industry was dealt a further blow in terms of rising fuel prices in late 1990, as a result of Iraq's invasion of Kuwait. All of these factors combined to add downward pressure on the financial performance of the industry.

Chapitre 1

Aperçu général

Introduction

Le camionnage touche la vie de tous les canadiens. Presque tout ce qui nous entoure, qu'il s'agisse des vêtements que nous portons ou des aliments que nous mangeons, est transporté par camions au cours d'une étape donnée du cycle de production et de consommation. Vu la structure économique, géographique et démographique du Canada, le secteur des transports joue un rôle plus prépondérant dans l'économie canadienne que dans celle de la plupart des autres pays. Le camionnage étant un moyen de transport souple, il est souvent le moyen le plus facile de transporter des marchandises rapidement et efficacement à l'échelle du Canada.

Le gagne-pain de nombreux canadiens repose sur le camionnage. Le salaire des chauffeurs de camions, des mécaniciens, du personnel d'administration et des autres employés des entreprises de camionnage provient directement du transport de marchandises par camions. De plus, ceux qui fabriquent et vendent les camions tirent leurs revenus du secteur du camionnage. De façon moins directe, les entreprises de fabrication, de ventes de gros et de détail, et de commerce international se servent des camions comme l'un des principaux modes de transport des marchandises. Aussi la rémunération des employés de ces entreprises est-elle étroitement liée à la santé du secteur du camionnage. Enfin, une partie du voyage de la plupart des marchandises expédiées d'une région à l'autre se fait nécessairement par camions. Le secteur du camionnage, selon son rendement et sa rentabilité, influe donc sur le bien-être économique de la majorité de la population active au Canada.

Les transports et l'économie

Le secteur des transports représente un secteur très important de l'économie, ainsi qu'un pourcentage considérable de l'ensemble des revenus et des emplois au niveau national. De plus, la survie de la plupart des autres secteurs d'activité (par ex. fabrication, ventes de gros, ventes de détail, richesses naturelles) repose sur les transports. La prospérité économique du pays dépend donc de l'état du secteur des transports.

La situation économique en 1990

Le Canada est entré dans une récession au deuxième trimestre de 1990. Aussi a-t-on enregistré une baisse de la demande de biens et de services, y compris des services de transport. Les ventes de détail ont chuté, la demande de véhicules automobiles a diminué et l'activité au titre de la construction a été réduite. Tous ces facteurs ont influé sur la demande de services de transport, plus particulièrement les services de camionnage.

En raison de ces facteurs et de la récente déréglementation du secteur du camionnage, les entreprises ont dû réduire leurs tarifs afin de conserver une part du marché. Elles ont également été forcées de diminuer le plus possible les dépenses. On constate ainsi un recours accru aux chauffeurs contractants (voir Chapitre 2). De plus, elles ont été touchées par la hausse des prix des combustibles à la fin de 1990, hausse attribuable à la crise dans le golfe Persique. Tous ces facteurs ont donc eu des effets défavorables sur la situation financière du secteur.

Figure 1.1

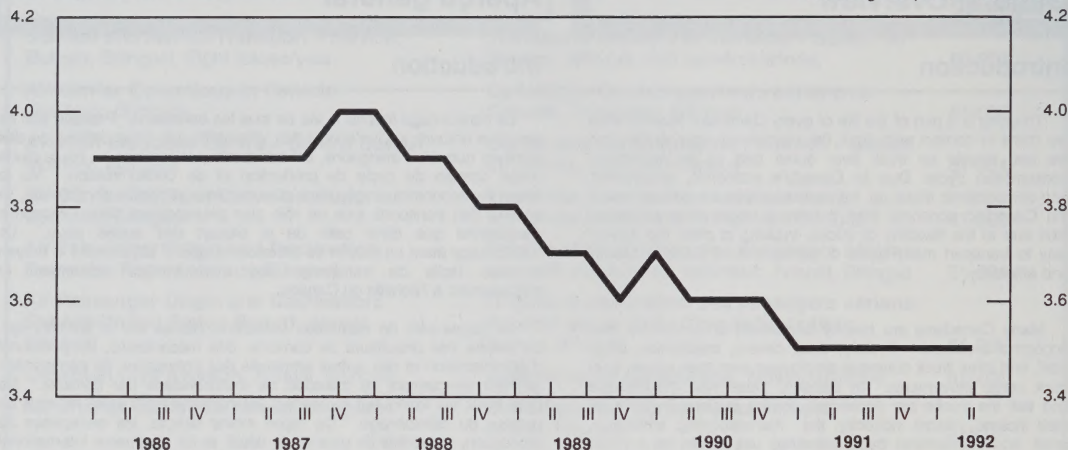
Transportation's role in the Economy

Figure 1.1

Les transports et l'économie

Percentage of Gross Domestic Product

Pourcentage de produit intérieur brut



In direct terms, transportation accounts for 3.4 % of all goods and services produced in the domestic economy (the total Gross Domestic Product). The GDP includes the following industries under the broad heading of Transportation: air, water, railway and truck transport, urban transit system and taxicab industries, services incidental to transportation, and highway and bridge maintenance industries.

In terms of employment there are over 450,000 employees working in the transportation sector, out of 10.2 million workers in total. Therefore, 3.6% of total employment is accounted for by employees in the transportation industries. These employees earn an average of \$650 weekly, well over the national average of \$550.

De façon plus directe, cette branche d'activité représente 3,4 % de tous les produits et services nationaux (produit intérieur brut total). Le PIB englobe les secteurs suivants sous la rubrique générale des transports: transport aérien et services connexes, transport ferroviaire et services connexes, transport maritime et services connexes, transport par camions, transport urbain, transport par taxis, autres transports et services connexes, entretien des grandes routes et des ponts.

Au titre de l'effectif, on compte plus de 450,000 employés dans le secteur des transports, sur un effectif total de 10,2 millions de travailleurs. Ainsi, l'effectif de ce secteur représente 3,6 % de l'ensemble des travailleurs, et gagne en moyenne \$650 par semaine, rémunération bien supérieure à la moyenne nationale qui se situe à \$550.

Trucking in Transportation

The Trucking industry can be divided into two major components, **for-hire** and **private**. **For-hire trucking** includes carriers principally engaged in the transportation of freight for compensation. The for-hire trucking industry includes owner operators. **Private trucking** is defined as the operation of a fleet by a company not principally involved in trucking. Therefore, private truckers generally carry their **own** goods, using dedicated drivers on their company payroll, leased drivers, or owner operators.

Trucking in Canada, 1990, will only report the results for the for-hire trucking industry. Private trucking statistics are being compiled and will be made available on request.

Le camionnage et les transports

Le secteur du camionnage, comporte deux principales composantes: le camionnage pour **compte d'autrui** et le camionnage pour **compte propre**. Les entreprises de camionnage pour **compte d'autrui** ont comme activité principale le transport de marchandises contre rémunération. Le secteur pour compte d'autrui comprend les chauffeurs contractants. Une entreprise de camionnage pour **compte propre** est une entreprise qui exploite un parc de camions mais dont l'activité n'est pas principalement liée au camionnage. Ainsi, les entreprises pour compte propre transportent habituellement leur **propres** marchandises en ayant recours à des chauffeurs sur leur liste de paie, aux services de chauffeurs ou à des chauffeurs contractants.

Le Camionnage au Canada, 1990 ne présente que les données des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Les données des entreprises de camionnage pour compte propre seront rassemblées et diffusées sur demande.

Figure 1.2

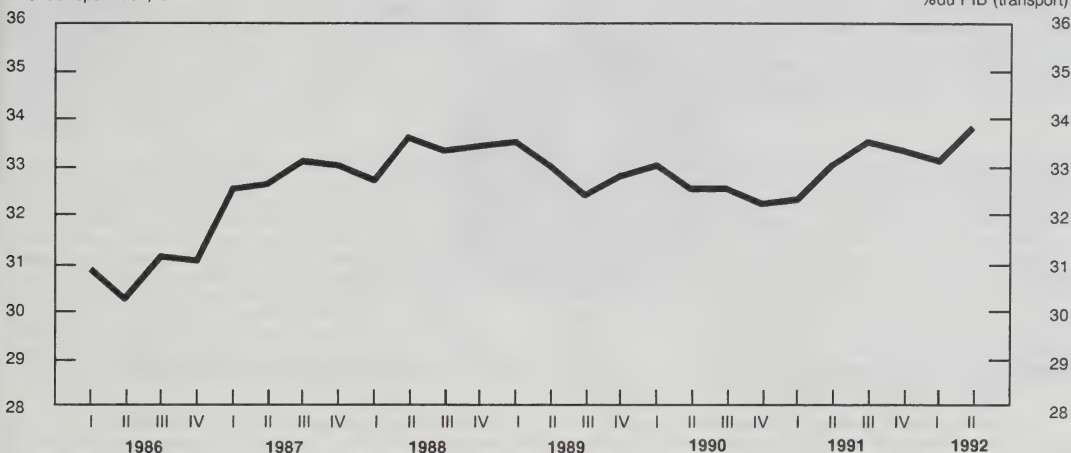
Trucking's Role in Transportation

Figure 1.2

Camionnage et transports

% of transportation, GDP

% du PIB (transport)



Trucking Revenue

For-hire truck transport revenue accounts for over a third of transportation industries revenues. The contribution of trucking to GDP has been increasing, while the contribution of transportation in the economy has been decreasing. The gains in trucking have come mainly at the expense of rail. Total revenue of trucking as a percentage of total transportation revenue has increased from 30 % in 1986, to 34% in 1992, while rail has shown a decrease from 22.3 % in 1986 to 20 % in 1992.

Recettes du camionnage

Les recettes du transport par camions représentent plus du tiers des recettes du secteur des transports. L'apport du camionnage au PIB s'accroît, tandis que celui du secteur des transports diminue. Les gains enregistrés par le premier l'ont été surtout aux dépens du secteur du transport ferroviaire. Les recettes totales du camionnage, en pourcentage des recettes totales du secteur des transports, ont progressé pour passer de 30 % en 1986 à 34 % en 1992, tandis que celles du secteur ferroviaire ont chuté pour passer de 22,3 % en 1986 à 20 % en 1992.

Trucking Activity

In 1990, for-hire trucks carried a total of 27 million domestic shipments, in total weighing 149 million tonnes, for a total of 54.7 billion tonne kilometres. Figure 3 shows the relative shares of domestic tonnage moved for the three major modes. It must be noted, however, that the total activity of the trucking sector is not reflected in these numbers. Specifically, these numbers do not include tonnage carried by private truckers or smaller for-hire carriers. In addition, the marine tonnage figures include all domestic marine activity, while the rail and truck figures only include Canadian-domiciled carriers. Therefore, the marine domestic tonnage figures are slightly overestimated with respect to the rail and trucking figures.

Activités du camionnage

En 1990, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré au total 27 millions d'expéditions intérieures dont le tonnage total s'est chiffré à 149 millions de tonnes, pour un nombre total de 54,7 milliards de tonnes-kilomètres. La figure 3 présente la part relative du tonnage intérieur transporté par les trois principaux modes. À noter cependant que ces chiffres ne traduisent pas l'ensemble de l'activité du secteur du camionnage. Plus particulièrement, ils ne comprennent pas : les entreprises de camionnage pour compte propre, ni les plus petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En outre, les chiffres sur le tonnage maritime comprennent l'ensemble de l'activité maritime intérieure, tandis que les chiffres sur le transport ferroviaire et le camionnage ne comprennent que les transporteurs domiciliés au Canada. Par conséquent, il y a une légère surestimation des chiffres du tonnage maritime intérieur par rapport aux chiffres du transport ferroviaire et du camionnage.

Figure 1.3

Domestic Tonnes Transported, 1990

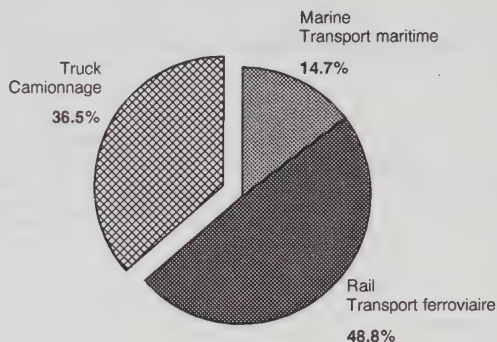


Figure 1.3

Tonnage intérieur transporté, 1990

Trucking Employment

The trucking industry employs a relatively high number of people in comparison with other transportation modes. Of the 360,000 employees in transportation, 35% are employed in the trucking industry. Over 50 % of those employees were drivers, with other employees being equipment maintenance and garage employees, terminal and platform employees, sales, tariff, advertising, administrative, and other general employees. Again, the trucking numbers only include the for-hire industry. Including private trucking employees would add at least 80,000 to the total number employed in trucking. In 1990, the average compensation for an employee in trucking was \$30,000, compared to \$41,000 in rail, \$42,000 in marine, \$40,000 in aviation, and \$42,000 in urban transit.

Effectif du secteur du camionnage

Le secteur du camionnage emploie un nombre élevé de personnes comparativement à d'autres modes de transport. Sur les 360,000 employés du secteur des transports, 35 % relèvent du secteur du camionnage. Plus de 50 % de ces employés sont des chauffeurs, les autres étant des employés de l'entretien du matériel et du garage, des employés de terminus et de plate-forme, des employés des ventes, des tarifs, de la publicité et de l'administration et des employés des services généraux. À nouveau, ces chiffres ne portent que sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui. Si l'on tenait compte du camionnage pour compte propre, il faudrait ajouter plus de 80,000 personnes à l'effectif total du secteur du camionnage. En 1990, la rémunération moyenne d'un employé du secteur du camionnage était de \$30,000, par rapport à \$41,000 pour le transport ferroviaire, \$42,000 pour le transport maritime, \$40,000 pour le transport aérien et \$42,000 pour le transport urbain.

Figure 1.4

Employment by Mode of Transport

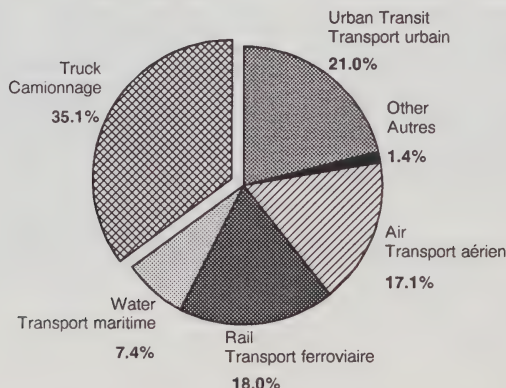


Figure 1.4

Effectif selon le mode de transport

Trucking's Importance in Canada - United States Trade

The United States is Canada's largest trading partner. Seventy five percent of Canada's total exports go to the United States, while seventy percent of Canada's imports come from the United States. Canada relies heavily on this trade, as Canada trades more per capita than most other countries. Moving goods quickly, efficiently and inexpensively is of great importance to the economic health of the country. The mode of transport chosen to move a product between Canada and the United States can have great effects on the timeliness of delivery and the final cost of the end product.

In terms of value, the majority of trade with the United States moves between the two countries by truck. Over 75 % of Canada's imports and over 60 % of Canada's exports, by value, cross the border by truck. This can not be interpreted to reflect the volume of trade that moves between Canada and the United States, nor can we derive from these numbers the nationality of the carrier. In fact, in terms of tonnage, Canadian domiciled rail carriers move approximately three times as much freight across the Canada-US border as Canadian-domiciled for-hire trucking carriers, consisting mainly of low value, bulk commodities. However, the trade statistics include private carrier figures, and both Canadian- and American domiciled carriers.

Le camionnage et le commerce avec les États-Unis

Les États-Unis sont le premier partenaire commercial du Canada. Au total, 75 % des exportations du Canada sont acheminées vers les États-Unis, tandis que 70 % des importations du Canada proviennent des États-Unis. Le Canada dépend grandement de ce commerce, plus que la plupart des autres pays. Du point de vue économique, un pays doit pouvoir compter sur un système de transport rapide, efficace et peu coûteux. Le mode de transport choisi pour transporter les marchandises entre le Canada et les États-Unis peut influencer grandement sur les délais de livraison et le coût ultime du produit final.

La majorité des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis sont transportées par camions. Selon la valeur, 75 % des importations du Canada et plus de 60 % des exportations canadiennes traversent la frontière par camion. Ces chiffres ne traduisent pas le volume de marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis et ne permettent pas de déterminer le pays de contrôle du transporteur. En fait, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada transportent environ trois fois plus de marchandises (selon le poids) sur la frontière canado-américaine que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Ces marchandises se composent principalement de marchandises en vrac de peu de valeur. Cependant, les statistiques sur le commerce englobent celles des transporteurs pour compte propre et les transporteurs domiciliés tant au Canada qu'aux États-Unis.

Figure 1.5

Value of Exports to the United States by Mode of Transport, 1990

Figure 1.5

Valeur des exportations aux États-Unis selon le mode de transport, 1990

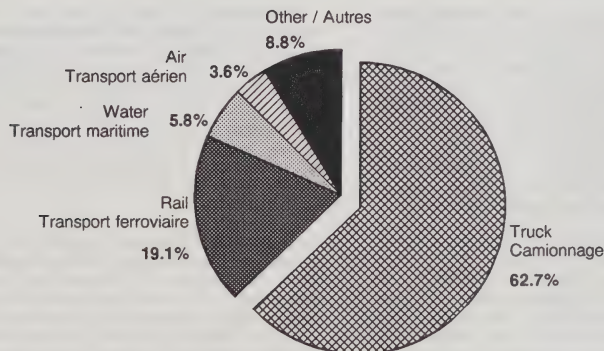


Figure 1.6

Value of Imports from the United States by Mode of Transport, 1990

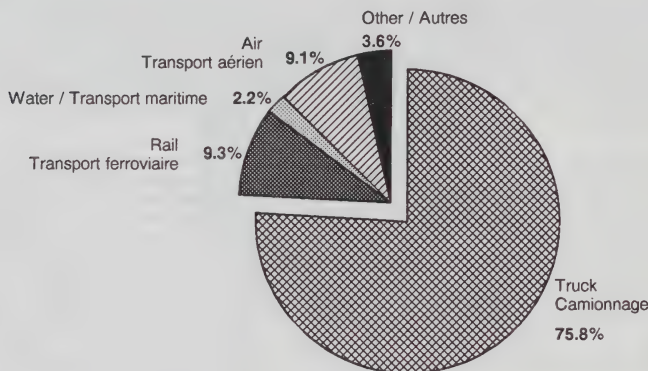


Figure 1.6

Valeur des importations des États-Unis selon le mode de transport, 1990

Trucking in Canada, 1990

This publication, **Trucking in Canada**, presents comprehensive statistics and analyses of the for-hire trucking industry in 1990. Each chapter of the publication will present results from different trucking surveys conducted by the Transportation Division of Statistics Canada.

Chapter 2 will describe results of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey (AMCF)** for 1990, for only those carriers with annual operating revenues of greater than \$1 million. The chapter outlines the **Industry Structure** by presenting comprehensive financial data on the size, structure, and economic performance of this segment of the trucking industry. It describes such variables as the number of operators, the operating revenues and expenses, profitability, fleet size, use of owner operators, and employment. In addition, certain industry activity statistics are reported, such as total distance travelled, type of commodity carried, and area of operation.

Chapter 3 presents the results for the **Quarterly Motor Carrier Freight Survey (QMCF)** for 1991. This survey presents timely estimates of the industry structure for the trucking industry, by sampling a smaller number of for-hire trucking carriers, and asking them fewer questions than the annual survey. Initial results for the QMCF are available from Transportation Division 10 weeks after the end of the reference period. The chapter is divided into two sections, one section reporting the statistics for carriers earning revenues of \$25 million and over annually (**Large Carriers**), and the other section describing the revenues and expenses estimated for all carriers earning more than \$1 million in operating revenue annually (including the large carriers).

Le Camionnage au Canada, 1990

La publication **Le Camionnage au Canada** présente des statistiques détaillées et des analyses sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui pour 1990. Dans chaque chapitre, on y présente les résultats des enquêtes sur le camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada.

Le **Chapitre 2** contient les résultats de l'**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM)** pour 1990. On y décrit la **structure du secteur** en présentant des données financières selon la taille, la structure et le rendement du secteur de camionnage qui comprend les transporteurs ayant des recettes d'exploitation supérieures à \$1 million. On y présente des variables comme le nombre d'entreprises, les recettes et les dépenses d'exploitation, les profits, la taille du parc, le recours aux chauffeurs contractants et l'effectif. De plus, on fournit certaines statistiques liées aux activités comme la distance totale parcourue, le type de marchandises transportées et la région d'activité.

Le **Chapitre 3** présente les résultats de l'**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM)** pour 1991. Il fournit des estimations actuelles sur la structure du secteur du camionnage. L'enquête est menée auprès d'un petit nombre de transporteurs pour compte d'autrui auxquels on pose moins de questions que pour l'enquête annuelle. On peut se procurer les résultats de l'ETTRM auprès de la Division des transports, dix semaines après la période de référence. Le chapitre 3 se divise en deux parties: l'une porte sur les transporteurs qui génèrent des recettes annuelles de \$25 millions et plus (**grandes entreprises de camionnage**), et l'autre, sur les recettes et les dépenses estimatives de tous les transporteurs qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$1 million (y compris les grandes entreprises).

Chapter 4 reports statistics on the domestic **Industry Activity**. Industry Activity statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements. Chapter 4 is based on the 1990 **For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey** and includes such variables as revenue, tonnes, kilometres, and number of shipments for specific commodities, and specific origin/destination pairs in Canada.

In **Chapter 5**, results from the **For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey** are used to describe trucking between Canada and the United States for Canadian-domiciled carriers.

Chapter 6 gives the results of the 1990 **Annual Amotor Carriers of Freight Survey (Level III)**, which was a survey of for-hire carriers earning between \$25,000 and \$1 million in 1990. The presentation is similar to chapter 2 and complements that group of carriers earning over \$1 million.

Chapter 7 contains special studies on **Small For-hire Trucking Companies** and **Canada's Transportation Infrastructure**.

A description of the **Methods and Data Quality** used in each for-hire trucking survey is presented in **Chapter 8**, which is followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

Le **Chapitre 4** présente des statistiques sur les **mouvements intérieurs**. Ces statistiques décrivent le rendement du secteur au niveau des mouvements de marchandises. On se fonde sur l'**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)** de 1990 pour fournir des variables telles que les recettes, le tonnage, le nombre de kilomètres, le nombre d'expéditions pour des marchandises choisies et certaines paires de villes d'origine et de destination des marchandises au Canada.

Au **Chapitre 5**, on se fonde sur l'**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)** pour décrire les mouvements, entre le Canada et les États-Unis, des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **chapitre 6** porte sur l'**enquête annuelle sur les transporteurs de marchandises (niveau III)**. Ceci était une enquête menée auprès d'un échantillon de transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes entre \$25,000 et \$1 million en 1990. Le format est similaire à celui du chapitre 2, et le contenu complète le group des transporteurs gagnants plus de \$1 million.

Le **Chapitre 7** présente des études spéciales sur les **petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui** et la **structure du réseau de transport au Canada**.

La description des **méthodes et la qualité des données** pour chacune des enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui se trouve au **Chapitre 8**, qui est suivi d'un **Glossaire** des termes employés dans cette publication.

Chapter 2

Annual Motor Carriers of Freight Survey

Financial and Operating Statistics, 1990

Introduction

The data presented in this section were produced from a census of Canadian-domiciled for-hire carriers of freight that earned gross operating revenues of at least \$1 million in 1990.

The objective of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey – Financial and Operating Statistics** is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking industry. It must be noted that the following types of operations, analyzed in other studies, are excluded from participation in this survey:

- Private carriers;
- Owner operators; and
- Courier and messenger services.

A general description of the Annual Motor Carriers of Freight Survey, data quality, and limitations is provided in the **Methods and Data Quality** chapter of this publication.

In 1990, the Annual Motor Carriers of Freight survey was collected using a redesigned questionnaire. Since the threshold for gross operating revenues was raised to \$1 million, the number of reporting carriers has decreased by 9.6% from 1989. In order to compare the yearly data without the influence of the decreased number of carriers altering the data, we have examined the data in terms of carrier and total averages.

Note: The Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey is carried out using long or short questionnaire survey forms, adapted to the group of carriers. There are four levels defined as follows in the AMCF:

- Level I carriers – Revenues of \$5 million and more;
- Level II carriers – Revenues of \$1 to \$5 million;
- Level III carriers – Revenues of \$25 thousand to \$1 million;

- Level IV carriers – Private carriers with annual expenses over \$1 million.

The data provided in this chapter combine Level I and Level II. Chapter 6 of this publication shows data for Level III carriers. The data elements from each level are comparable and permit the formulation of the tables presented in this chapter. Users may wish to obtain more detailed information on specific revenue levels, for example, complete information in such areas as expenses, areas of operation, employment, distance and equipment is available for Level I carriers. These represent 315 carriers and 72 % of the total revenues.

Chapitre 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

Données financières et d'exploitation 1990

Introduction

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins 1 million de dollars en 1990.

L'objectif de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises – Données financières et d'exploitation** est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues de cette enquête, celles-ci sont examinées par d'autres études, ce sont:

- les transporteurs pour compte propre;
- les chauffeurs contractants; et,
- les services de messageries.

Une description générale de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris des renseignements sur la qualité et les limites des données se retrouve à la section **Méthodes et qualité des données** de la présente publication.

L'enquête annuelle de 1990 des transporteurs routiers de marchandises a été conduite à l'aide de nouveaux questionnaires. De plus, le seuil des recettes brutes d'exploitation a été augmenté à 1 million de dollars, le nombre de transporteurs de cette catégorie a diminué de 9,6 % par rapport à 1989. Afin de comparer les données annuelles sans le biais de la baisse du nombre de transporteurs, nous avons examiné les données à l'aide de moyennes et selon le nombre de transporteurs.

Note: L'enquête des transporteurs routiers de marchandises (EATRM) a été conduite à l'aide de questionnaires de format long ou abrégé, généralement adapté à la catégorie de transporteurs. On retrouve quatre catégories de transporteurs routiers dans l'EATRM:

- Transporteurs de niveau I: Recettes de 5 millions de dollars et plus;
- Transporteurs de niveau II: Recettes entre 1 et 5 millions de dollars;
- Transporteurs de niveau III: Recettes entre 25 milles et 1 million de dollars;
- Transporteurs de niveau IV: Transporteurs pour compte propre ayant des dépenses annuelles d'exploitation supérieures à 1 million de dollars.

Les données contenues dans ce chapitre comprennent le niveau I et le niveau II. Le chapitre 6 de cette publication comporte les données pour les transporteurs du niveau III. Les variables de chaque niveau étant comparables, nous avons pu dresser les tableaux présentés dans ce chapitre. Nous désirons informer les utilisateurs, qu'ils peuvent obtenir des données supplémentaires sur l'un ou l'autre niveau de transporteurs routiers. Par exemple, l'enquête de niveau I offre des données sur les dépenses, les régions d'activité, l'emploi, la distance et le matériel. Elle représente 315 transporteurs et 72 % du total des recettes d'exploitation.

Summary results

- Operating revenue amounted to \$8.4 billion in 1990, an increase of 6.2 % over the 1989 revenue for carriers who reported annual revenues of over \$1 million.
- Average operating expenses increased by 6.2 % to \$8.2 billion in 1990.
- The operating ratio remained stable at .97 from 1989 to 1990, for carriers who reported annual revenues of over \$1 million.
- In 1990, for the same category of carriers, 56.3 % of Canadian trucking establishments reported either Ontario or Quebec as their province of domicile.
- The U.S.A. with 10.5 % of revenues generated from originating freight movements, ranked third after Ontario and Quebec.
- Intercity carriers represent the largest category of trucking activity. They earned \$6.7 billion or 82 % of the total transportation revenues.
- Carriers domiciled in Ontario and Quebec represented more than 64 % of all carriers having predominant northbound international movements.
- The average salary (excluding benefits) per employee rose by 2.5 % from \$28,854 in 1989 to \$29,561 in 1990.
- The average fleet size (power units and trailers) operated by Canadian carriers increased 6 % from 97 units per carrier in 1989 to 102 in 1990.
- Carriers domiciled in Ontario represented 42 % of the total distance travelled in 1990.
- Operating revenue per kilometre travelled increased 3.6 % from \$2.80 in 1989 to \$2.90 in 1990.
- The average cost per litre of fuel remained constant from 1989 to 1990 at 39 cents.
- Average fuel consumption deteriorated by 8.0 % from 51.5 litres in 1989 to 55.6 litres per 100 kilometres in 1990.

Region of Domicile

The 1990 annual survey includes a total of 1,350 carriers with coverage in each province and territory. There is a concentration of carriers in the regions of Ontario and Quebec which represent respectively 32.7 % and 23.6 % of all carriers in Canada.

The Prairies are next with 20.7 % and then British Columbia with 14.7 % of the carriers reporting. These areas are followed by the Atlantic region (7.5 %) and the Territories (0.7 %). In the following financial data tables, it is important to note that whenever a provincial distribution is given, the data for carriers domiciled in Prince Edward Island and those of Yukon have been omitted due to confidentiality, but are included in the national total (see table 2.2 and figure 2.1).

Résumé des résultats

- Les recettes d'exploitation ont totalisé 8,4 milliards de dollars en 1990. Ceci représente une augmentation par transporteur de 6,2 % par rapport aux recettes de 1989, pour les transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles supérieures à 1 million de dollars.
- Les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur ont augmenté de 6,2 %. Les dépenses totales ont atteint 8,2 milliards de dollars en 1990.
- Le ratio d'exploitation est demeuré stable à .97 entre 1989 et 1990 pour les transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles supérieures à 1 million de dollars.
- En 1990, pour la même catégorie de transporteurs, 56,3 % des entreprises de camionnage ont déclaré l'Ontario et le Québec comme provinces de domicile.
- Les États-Unis viennent au troisième rang après l'Ontario et le Québec, avec 10,5 % des recettes générées selon l'origine des mouvements de marchandises transportées.
- Les transporteurs de marchandises sur des parcours interurbains représentent la plus grande catégorie de transporteurs. Ils ont touché 6,7 milliards de dollars, soit 82 % des recettes totales.
- Les entreprises domiciliées en Ontario et au Québec comportent plus de 64 % de tous les transporteurs ayant déclaré des mouvements internationaux prédominants à destination du Canada.
- Les salaires moyens par employé (excluant les bénéfices) ont augmenté de 2,5 % passant de 28,854 dollars en 1989 à 29,561 dollars en 1990.
- La flotte moyenne de camions (unités motorisées et remorques) exploitée par les transporteurs canadiens s'est accrue de 6 % passant de 97 véhicules en 1989 à 102 véhicules en 1990.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario ont parcouru 42 % de la distance totale en 1990.
- Les recettes d'exploitation par kilomètre ont augmenté de 3,6 %, passant de 2,80 dollars en 1989, à 2,90 en 1990.
- Le coût moyen par litre de carburant est demeuré stable entre 1989 et 1990 à 39 cents.
- La consommation moyenne de carburant s'est détériorée de 8,0 % passant de 51,5 litres en 1989 à 55,6 litres du 100 kilomètres en 1990.

Région de domicile

L'enquête annuelle de 1990 comporte au total 1,350 transporteurs répartis dans chacune des provinces et des territoires. Il y a une forte concentration des transporteurs dans les régions de l'Ontario et du Québec qui représentent chacune 32,7 % et 23,6 % de tous les transporteurs canadiens.

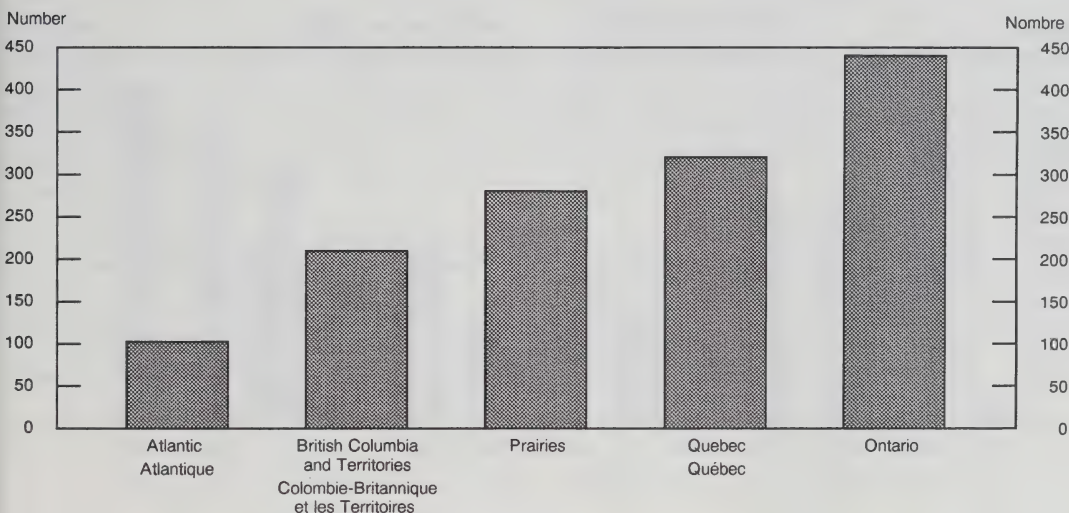
La région des Prairies suit avec 20,7 %, la Colombie-Britannique avec 14,7 % ; les régions de l'Atlantique (7,5 %) et enfin les Territoires (0,7 %). Dans les tableaux financiers qui suivent, présentant une répartition provinciale, les données des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon ont été omises par souci de confidentialité des données; elles sont toutefois contenues dans le total national (voir le tableau 2.2 et la figure 2.1).

Figure 2.1

Carriers by Region of Domicile

Figure 2.1

Transporteurs selon la région de domicile



The geographic coverage remained unchanged from 1989 when 1,494 carriers who had earned over \$1 million in revenues were included in the survey. In 1990, there was a decrease of 71 carriers in Ontario, resulting in a relatively small decrease (1.6 %) in its national representation.

La répartition géographique est demeurée la même qu'en 1989 où 1,494 transporteurs ayant déclaré des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars, ont été inclus à l'enquête. En 1990, on remarque une diminution de 71 transporteurs en Ontario, résultant en une légère baisse de 1.6 % de la part nationale de cette province.

Area of Activity

The area of activity represents every province and territory, including the United States, for which a carrier has declared economic activity.

The most important areas of activity coincide with the provinces with the greatest representation of carriers. The U.S.A., with 558 carriers reporting it as an area of activity, comes third following Ontario (734) and Quebec (655), but it is well ahead of Alberta and British Columbia with 411 and 406 carriers, respectively. The Atlantic provinces and the Territories are serviced by a smaller number of carriers (see table 2.10 and figure 2.2).

The ratio between the area of domicile of the carrier and the area of activity varies from 1.7 in Ontario to 7.0 in Newfoundland. This indicator tends to reinforce the economic reality of the country in that a large concentration of carriers in the central regions serve a larger territory than their own region of domicile. The Atlantic region and the Territories are serviced to a large extent by carriers domiciled in other provinces.

Région d'activité

La région d'activité représente chacune des provinces et des territoires ainsi que les États-Unis, pour laquelle les transporteurs ont déclaré des activités économiques.

Les régions les plus importantes coïncident avec les provinces ayant le plus grand nombre de transporteurs. Les États-Unis viennent au troisième rang avec 558 transporteurs après l'Ontario (734) et le Québec (655) devançant ainsi l'Alberta et la Colombie-Britannique ayant 411 et 406 transporteurs respectivement. Les provinces de la région de l'Atlantique et les Territoires sont desservies par un plus petit nombre de transporteurs (voir le tableau 2.10 et la figure 2.2).

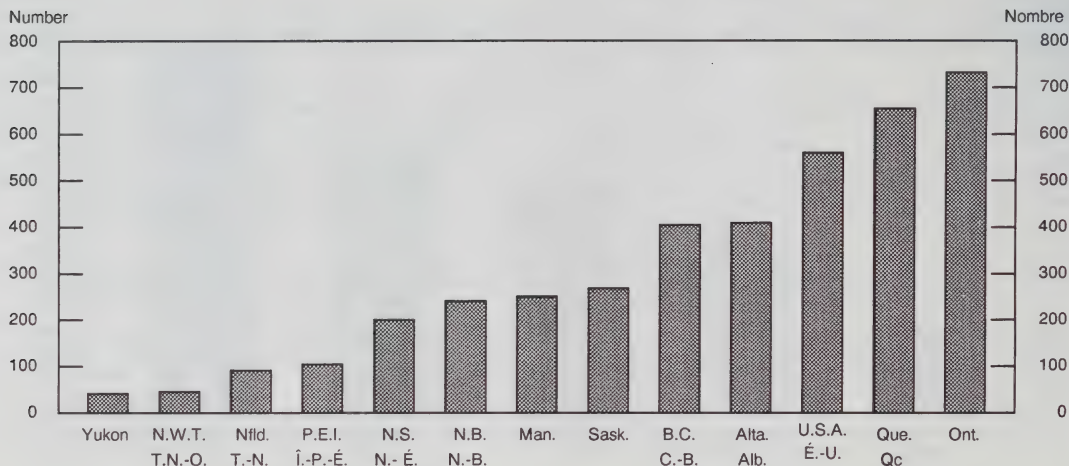
Le ratio entre la région de domicile du transporteur et la région d'activité varie de 1,7 en Ontario à 7,0 à Terre-Neuve (excluant L'île-du-Prince-Édouard et le Yukon). Cet indicateur renforce la réalité économique du pays où l'on retrouve une forte concentration des transporteurs situés dans les régions centrales. Ces derniers desservent l'ensemble d'un territoire beaucoup plus vaste dépassant les frontières de leur région de domicile. Les régions de l'Atlantique et les Territoires sont desservies dans une plus forte proportion que les autres par des transporteurs domiciliés dans d'autres provinces.

Figure 2.2

Carriers Reporting by Area of Activity

Figure 2.2

Transporteurs déclarants selon la région d'activité



Revenues and Expenses

In 1990, 1,350 for-hire trucking carriers reported total operating revenues of \$8.4 billion and total operating expenses of \$8.2 billion. Despite the drop in the number of carriers from 1989, average revenue earned per carrier was \$6.2 million and average operating expenses per carrier were \$6.1 million. This represents an average increase per carrier of 6.2 % in both average revenues and expenses over the same period. (see table 2.1)

The average operating revenues and expenses at the provincial level show a dramatic variation from one province to another. Manitoba, followed by New Brunswick and Ontario, dominate with average revenues and expenses well above the others. As shown in figure 2.3, a group of five provinces are found at around \$4.0 million.

Operating and Originating Revenues

Operating revenues are those declared by carriers domiciled in the province of interest. Originating revenue is generated by a shipment originating in the province of interest. The two are not necessarily the same. The 1990 survey reports on the total operating revenues and the originating revenues from transportation, the latter pertaining to shipments originating in each area (including U.S.A.).

Carriers domiciled in Ontario ranked first with operating revenues at \$3.6 billion. The Prairie region has shown operating revenues greater than Quebec with \$1.9 billion but have reported less (\$1.4 billion) in originating revenues from transportation. Only Quebec and British Columbia have shown originating revenues from transportation exceeding their total operating revenues, by \$199.6 and \$133.4 million respectively (see table 2.2).

Recettes et dépenses

En 1990, 1,350 transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes d'exploitation totales de 8,4 milliards de dollars et des dépenses d'exploitation totales de 8,2 milliards de dollars. Malgré la diminution du nombre de transporteurs par rapport à 1989, les recettes moyennes générées par les transporteurs se sont chiffrées à 6,2 millions de dollars et les dépenses à 6,1 millions de dollars en moyenne par transporteurs. Ceci représente une croissance moyenne par transporteur d'environ 6,2 % des recettes et des dépenses par rapport à la même période en 1989 (voir le tableau 2.1).

Au niveau provincial, les recettes et les dépenses moyennes d'exploitation montrent un écart assez grand d'une province à l'autre. Le Manitoba, suivi par le Nouveau-Brunswick et l'Ontario dominent avec des recettes et des dépenses moyennes de loin supérieures aux autres. Comme le montre la figure 2.3 un autre groupe formé de cinq provinces se retrouvent aux alentours de 4,0 millions de dollars.

Recettes d'exploitation et recettes d'origine

Les recettes d'exploitation sont celles déclarées par les transporteurs selon la province d'intérêt. Les recettes d'origine sont générées selon les marchandises transportées dans la province d'intérêt. Ces deux thèmes sont différents. L'enquête de 1990 rapporte des recettes totales d'exploitation et des recettes selon l'origine du transport. Cette dernière est liée à l'origine des marchandises transportées dans chaque région incluant les États-Unis.

Les transporteurs domiciliés en Ontario viennent au premier rang avec des recettes d'exploitation de 3,6 milliards de dollars. La région des Prairies montre des recettes d'exploitation supérieures au Québec avec 1,9 milliards de dollars, mais cette région a déclaré moins (1,4 milliards de dollars) à titre des recettes d'origine. Seules, le Québec et la Colombie-Britannique ont déclaré des recettes d'origine provenant des transports qui ont excédé les recettes d'exploitation montrant des différences respectives de 199.6 millions de dollars et 133.4 millions de dollars (voir le tableau 2.2).

Figure 2.3

Average revenues and expenses by
Province and Territory of Domicile, 1990

Figure 2.3

Recettes et dépenses moyennes selon la province
et le Territoire de domicile, 1990

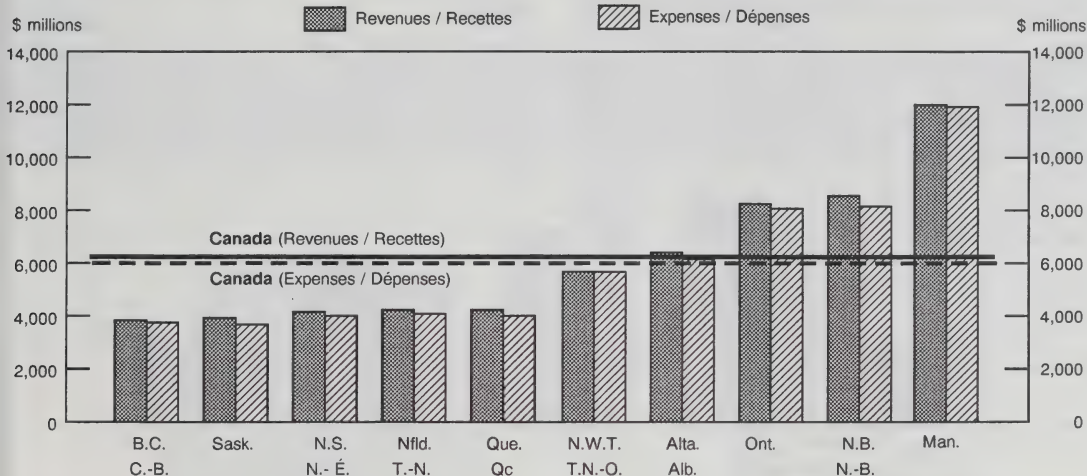


Figure 2.4

Operating Revenues and Originating
Revenues from transportation

Figure 2.4

Recettes d'exploitation et recettes tirées du
transport selon l'origine

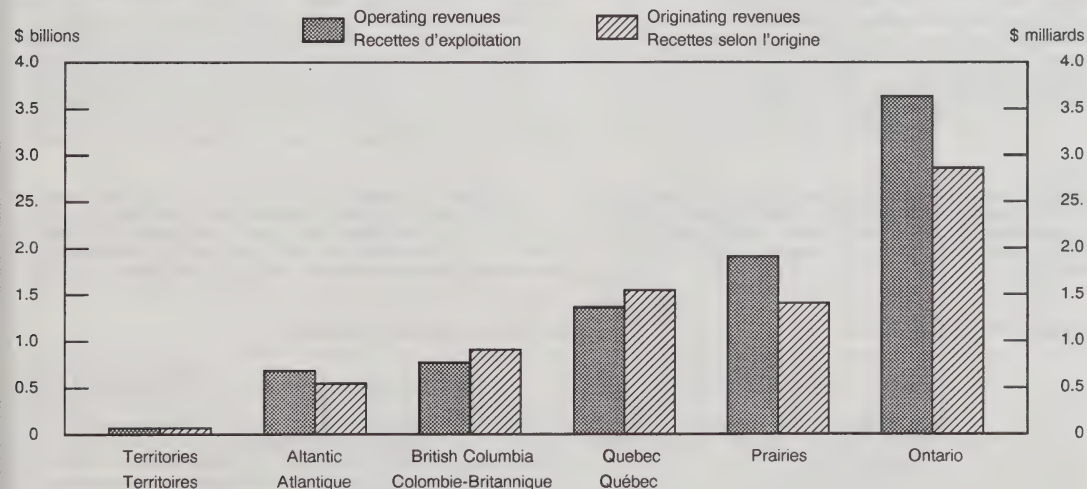
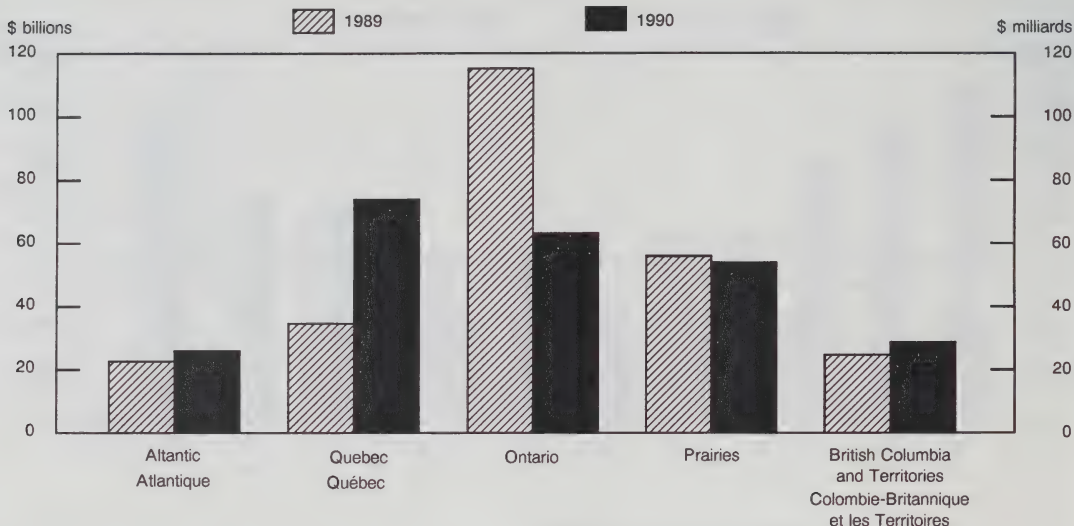


Figure 2.5

Profit Margin Reported by Region of Domicile, 1989 and 1990

Figure 2.5

Marge bénéficiaire déclarée selon la région de domicile, 1989 et 1990



Nationally, the net income for motor carriers of freight was \$246.1 million compared to \$253.4 million in 1989. The operating ratio, an important index of the financial results, remained stable between 1989 and 1990 at .97 for the same group of carriers.

The net income as a percentage of operating revenues (profit margin) was 2.9 % and compares to 1989 for all carriers. Provincially, carriers domiciled in New Brunswick registered a larger profit than any other province at \$353 thousand per carrier. For carriers who had a net income below the national average (\$182 thousand), we found Ontario (\$143 thousand) had a relatively large variance (see table 2.3).

Profit margins have changed drastically in major regions of activity between 1989 and 1990. Ontario showed a large decrease from \$115.2 million in 1989 to \$63.2 million and Quebec a twofold increase from \$34.4 million to \$74.1 million.

Operating Expenses

The increase of 6.2 % in operating expenses can be explained mainly by the 7.7 % increase in transportation expenses; other categories such as maintenance and garage expenses and terminal and platform expenses also increased slightly. These three categories represent 66.5 %, 10 %, and 7.2 % respectively of total expenses. Administration and other expenses account for 16 % of total expenses, a decreased of 13 % from 1989 to \$1.3 billion (see table 2.2).

A l'échelle nationale, les recettes nettes se sont chiffrées à 246,1 millions de dollars en baisse par rapport à 253,4 millions de dollars en 1989. Le ratio d'exploitation, un indice important dans l'analyse des résultats financiers, est demeuré stable en 1990 par rapport à 1989 pour s'établir à .97 pour la même catégorie de transporteurs.

Les recettes nettes exprimées en pourcentage des recettes d'exploitation (marge bénéficiaire) se sont établies à 2,9 %. Ce taux est comparable à 1989. À l'échelle provinciale les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont enregistré un profit net supérieur à toutes les autres provinces se chiffrant à 353 milliers de dollars en moyenne par transporteur. Parmi les transporteurs qui ont enregistré des recettes d'exploitation nettes en dessous de la moyenne nationale soit 182 milliers de dollars par transporteur on retrouve l'Ontario et ce, avec un écart assez grand soit 143 milliers de dollars par transporteur (voir le tableau 2.3.).

Les marges bénéficiaires ont été largement modifiées dans les régions les plus importantes économiquement entre 1989 et 1990. L'Ontario a connu une baisse passant de 115,2 millions de dollars en 1989 à 63,2 millions de dollars alors que la marge bénéficiaire du Québec a doublé passant de 34,4 à 74,1 millions de dollars.

Dépenses d'exploitation

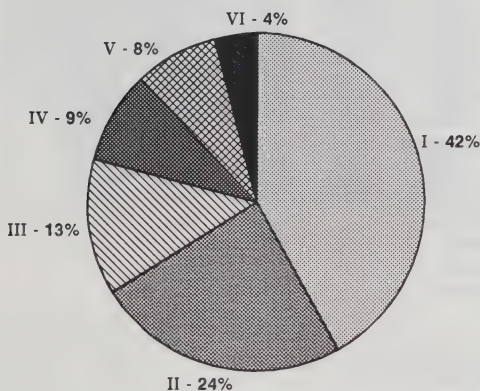
La croissance nette de 6,2 % des dépenses d'exploitation s'explique par la hausse de 7,7 % des dépenses au titre des frais de transport. D'autres catégories telles l'entretien, les frais de garage et les frais de terminus ont augmenté aussi légèrement. Ces trois catégories représentent 66,5 %, 10 % et 7,2 % respectivement des dépenses totales. Les dépenses des frais de l'administration qui compte pour 16 % des dépenses totales ont connu une baisse de 13 % comparativement à 1989 soit 1,3 milliards de dollars (voir le tableau 2.2).

Transportation expenses are made up of the following categories: owner-operator expenses (\$2.1 billion); salaries and wages (excluding benefits) for highway and local drivers and helpers (\$1.2 billion); fuel (\$635.2 million); purchased transportation (\$461.6 million); equipment depreciation (\$380.1 million); and vehicle lease or rent (\$198.2 million) (see table 2.3).

Les dépenses liées au frais de transport comportent les éléments suivants: les dépenses au titre de chauffeurs contractants (\$2,1 milliards de dollars); les traitements et les salaires (excluant les bénéfices) des chauffeurs locaux et de longue distance et les aides (\$1,2 milliards de dollars); le carburant (\$635.2 millions de dollars); l'achat des services de transport (\$461.6 millions de dollars); l'amortissement du matériel (\$380.1 millions de dollars); et la location de véhicules (\$198.2 millions de dollars) (voir le tableau 2.3)

Figure 2.6
Distribution of Transportation Expenses

Figure 2.6
Répartition des frais de transport



- I - Owner-Operators
Chauffeurs-contractants
- II - Salaries and Wages
Traitements et salaires
- III - Fuel
Carburant
- IV - Purchased Transportation
Achat de service de transport
- V - Equipment Depreciation
Amortissement du matériel productif
- VI - Lease and Rent
Location

Principal Commodity By Type

Carriage of general freight is the most important type of service, generating 50.2 % of operating revenue, or \$4.2 billion (see table 2.4) well ahead of bulk transport (liquid and solid), household goods and forest products. Carriers performing other types of service represent 26.1 % of operating revenues or \$2.2 billion.

In 1990, the distribution of operating revenues by type of service was similar to 1989. The proportion of operating revenues attributed to dry bulk activity rose by over 4 % in 1990. This activity was called dump trucking in 1989. This category which includes all dry bulk now represents 7.3 % of revenues and 7.1 % of expenses whereas the respective shares in 1989 were both at 2.9 %.

Operating ratio

The operating ratio of specialized carriers (such as bulk liquids and solids or forest products) varies between .95 and .96, followed by other carriers at .97. The least favourable operating ratio was achieved by general freight carriers at .98. Overall, the operating ratio was maintained at 1989 levels, except for household goods movers, who showed an improvement from .98 to .96.

Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales domine largement les autres genres de service avec 50,2 % du total des recettes d'exploitation soit 4,2 milliards de dollars (voir le tableau 2.4). Ce genre de service devance les transports de produits liquides et secs en vrac, suivi par les articles ménagers et les produits forestiers. Les camionneurs qui transportent d'autres types de marchandises représentent 26,1 % soit 2,2 milliards de dollars en recettes d'exploitation.

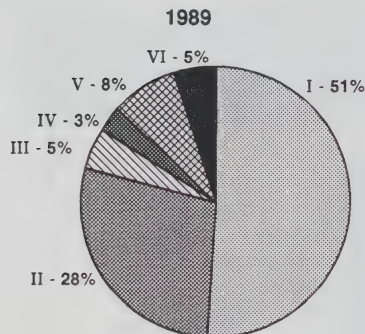
En 1990, la répartition des recettes d'exploitation selon les genres de transporteurs est similaire à 1989. La part des transporteurs de produits secs s'est accrue de plus de 4 % sur le total des recettes d'exploitation. En 1989, cette activité était nommée "déchargements". Cette catégorie qui comporte maintenant tout autre type de chargements secs en vrac représente 7,3 % des recettes totales et 7,1 % des dépenses totales d'exploitation alors qu'elle ne représentait que 2,9 % des recettes et des dépenses totales en 1989.

Ratio d'exploitation

Le ratio d'exploitation chez les transporteurs spécialisés: tels le transport des produits liquides et secs en vrac et des produits forestiers, se situe entre .95 et .96, suivi par les transporteurs routiers des autres marchandises à .97. Au bas de l'échelle de rendement, on retrouve les transporteurs de marchandises générales avec un ratio de .98. Le ratio d'exploitation s'est maintenu en moyenne au même taux qu'en 1989, sauf pour les transporteurs d'articles ménagers où le ratio s'est amélioré de .98 à .96.

Figure 2.7

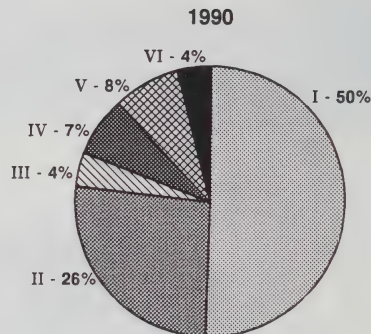
Operating Revenues by Type of Transportation



- I - General freight
Fret général
- II - Household goods
Articles ménagers
- III - Bulk liquid
Produits liquides en vrac
- IV - Dry bulk
Produits secs en vrac
- V - Forest products
Produits forestiers
- VI - Other commodities
Autres marchandises

Figure 2.7

Recettes d'exploitation selon le type d'activité



Movements

Trucking operations vary in nature across the country. For those carriers earning over \$1 million, intercity trucking activity represents over 82 % of total revenues or \$6.7 billion.

In the 1990 survey, carriers were grouped according to their predominant type of movement. They reported the following revenues (also shown on table 2.5): \$4.8 billion or 58 % from intraprovincial movements; \$2.5 billion or 30 % from interprovincial movements, and \$0.97 billion or 12 % in international movements, 5 % destined outside Canada and 7 % inbound, respectively.

The operating ratio varies from .96 for movements into Canada, and within a province or Territory, to .99 for both out of Canada traffic and interprovincial movements.

The distribution of the number of carriers by the type of movements is uneven: 74 % or 986 carriers declared the majority of their activity as intraprovincial, with approximately the same distribution as the area of domicile; 13 % declared interprovincial movements; 9 % inbound international movements and 4 % outbound.

Mouvements

Les transporteurs routiers de marchandises opèrent de façon différente sur l'ensemble du territoire. Chez les transporteurs ayant des recettes de 1 million de dollars et plus, le transport par mouvements interurbains représentent plus de 82 % des recettes totales, soit 6,7 milliards de dollars.

A l'enquête de 1990, les transporteurs ont été regroupés selon des mouvements prédominants par province et territoire (voir le tableau 2.5). Ils ont déclaré des recettes de l'ordre de 4,8 milliards de dollars ou 58 % pour les mouvements intraprovinciaux, 2,5 milliards ou 30 % de mouvements interprovinciaux et 0,97 milliards de dollars ou 12 % à partir de mouvements internationaux, soit 5 % en provenance et 7 % à destination du Canada.

Le ratio d'exploitation varie de .96 pour les mouvements à destination du pays et à l'intérieur d'une province ou d'un territoire et jusqu'à .99 pour les mouvements en provenance du Canada et entre les provinces.

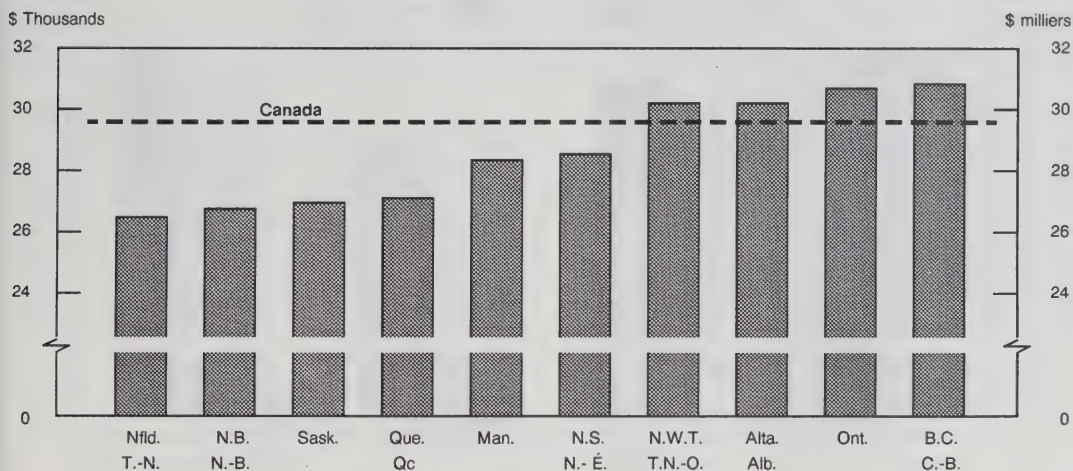
La répartition du nombre de transporteurs selon le type de mouvements est inégale, 74 % ou 986 transporteurs ont déclaré une majorité de leur activité comme mouvements intraprovinciaux, une répartition similaire à la province de domicile, contre 13 % transporteurs interprovinciaux, 9 % à destination et 4 % en provenance du Canada.

Figure 2.8

Average Salary by Province and Territory, 1990

Figure 2.8

Salaire moyen selon la province et le territoire, 1990



International movements are largely performed by carriers based in Ontario and Quebec. Their activity represents 64 % of all predominant inbound movements and 80 % of all predominant southbound movements.

Les mouvements internationaux sont largement influencés par des transporteurs situés dans les provinces centrales du Québec et de l'Ontario. Ils représentent plus de 64 % de tous les transporteurs ayant déclaré des mouvements à destination du Canada et près de 80 % de tous les mouvements prédominants en provenance du Canada.

Employment and Salaries

In 1990, there were 73,716 persons employed by 1,350 for-hire carriers. The average number of employees per carrier grew from 53 in 1989 to 55 in 1990. The amount of total compensation per carrier (salaries and wages excluding benefits) increased 5.5 % from \$1.5 million in 1989 to \$1.6 million in 1990. The average salary per employee rose 2.5 % from \$28,854 in 1989 to \$29,561 in 1990 (see table 2.6).

Ontario-based carriers had the highest salary costs of all provinces with \$1.1 billion earned by 34,327 employees. The average salary was \$30,698 in Ontario. Overall, Ontario accounted for 48.4 % of the total national salary costs. The Northwest Territories recorded the lowest share with \$9.1 million, representing only 0.4 % of national salary costs. Overall, however, the highest provincial average salary was in B.C. with \$30,808, while the lowest provincial average wage was registered in Newfoundland at \$26,502 (see Figure 2.8).

On a national level, total salaries and wages as a proportion of total operating expenses (26.7 %) was virtually unchanged from 26.8 % in 1989.

Emploi et rémunération

En 1990, on a dénombré 73,716 employés pour les 1,350 transporteurs pour compte d'autrui. Le nombre moyen d'employés a augmenté en 1990 de 53 à 55 par transporteur. La rémunération totale par transporteur, (traitements et salaires excluant les bénéfices) a augmenté de 5,5 % passant de 1,5 millions de dollars en 1989 à 1,6 millions de dollars par transporteur en 1990. Le salaire moyen par employé ont grimpé de 2,5 % passant de 28,854 dollars en 1989 à 29,561 dollars en 1990 (voir le tableau 2.6).

Les transporteurs domiciliés en Ontario ont déclaré des dépenses au titre des salaires les plus élevés parmi toutes les provinces avec 1,1 milliard répartis parmi 34,327 employés. Le salaire moyen en Ontario était de 30,698 dollars. Dans l'ensemble, l'Ontario compte 48,4 % de la masse salariale au pays. Les Territoires du Nord-Ouest ont enregistré les coûts les plus bas au titre des salaires, soit 9,1 millions dollars, soit 0,4 % du total des dépenses en salaires au niveau national. La moyenne provinciale la plus élevée se retrouve en Colombie-Britannique, soit 30,808 dollars, la moyenne provinciale la plus basse étant de 26,502 dollars à Terre-Neuve (voir la figure 2.8).

À l'échelle nationale, les traitements et les salaires totaux en proportion des dépenses totales d'exploitation, sont demeurés stables à 26,8 % par rapport à 1989, (26,7 %).

Figure 2.9

Average Salary by Occupation, 1989-1990

Figure 2.9

Salaire moyen selon l'emploi, 1989-1990

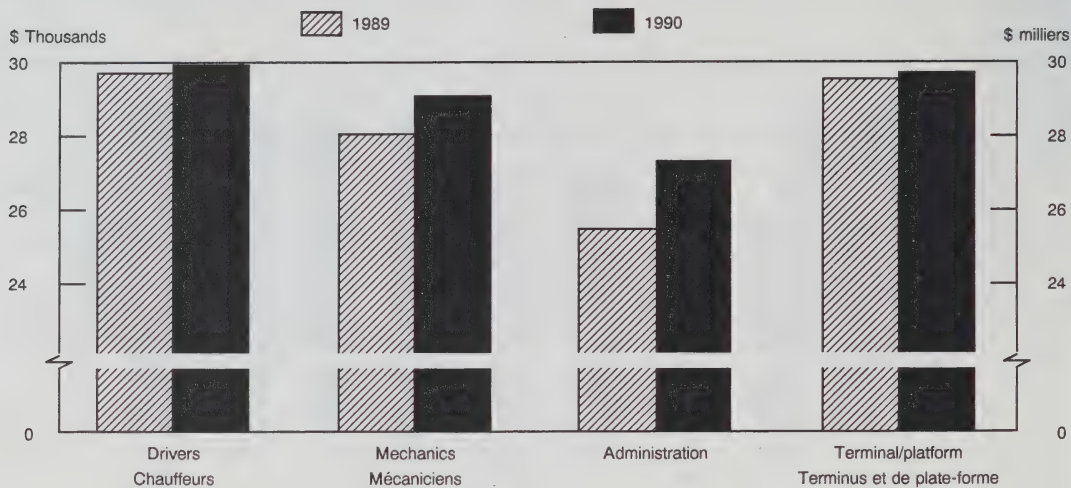


Figure 2.10

Employees by Type

Figure 2.10

Employés selon le genre

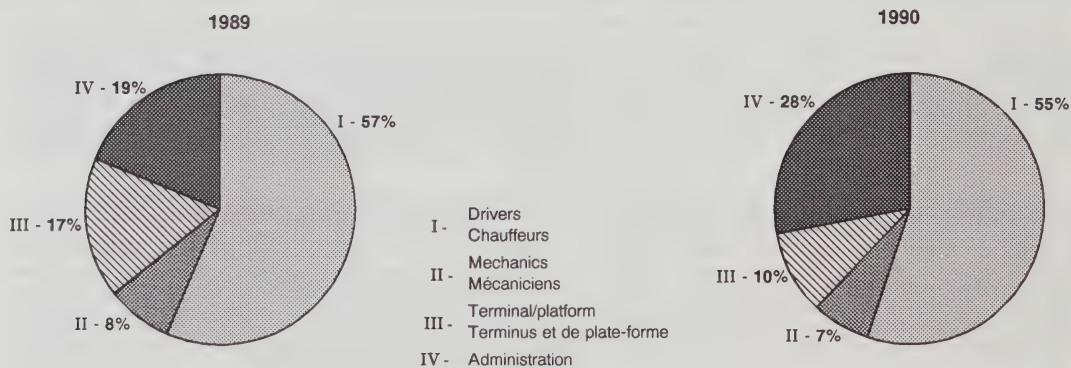


Figure 2.11

Distribution of the Wage Dollar by Occupation

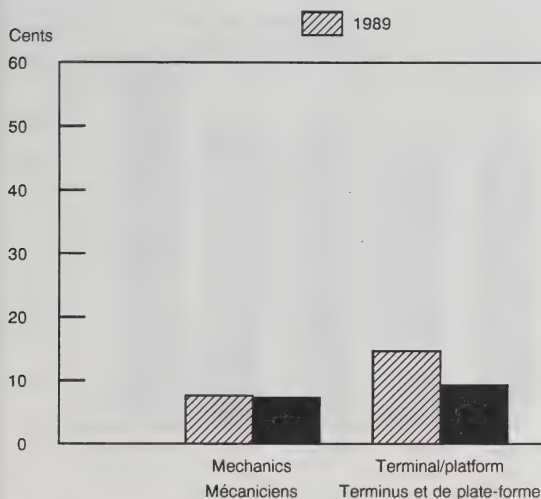
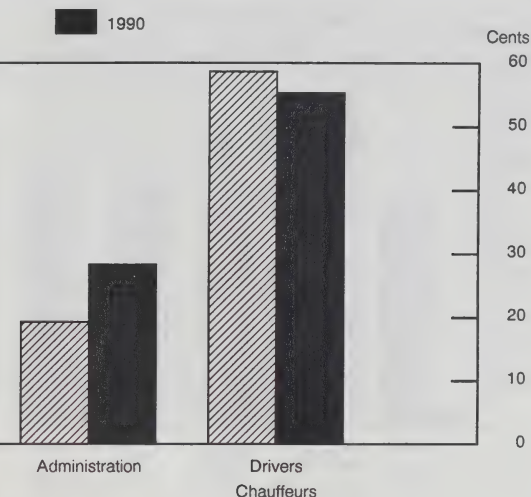


Figure 2.11

Répartition du dollar salarial selon l'emploi



Nationally, drivers were the highest paid occupational group in 1990 with an average salary of \$29,963 followed by administration and all other personnel employees at \$29,699, mechanics and maintenance employees at \$29,095, and terminal and platform employees at \$27,311. Provincially, terminal and platform employees in the Northwest Territories were the highest paid occupational category with an average salary of \$34,498. The Northwest Territories also recorded the highest average salary for mechanics and maintenance employees (\$32,656), while Ontario registered the highest average salary for drivers (\$31,393).

The highest average wage for administration and all other personnel was found in British Columbia at \$33,169, compared to a low of \$25,150 for the same category in the province of Quebec.

La catégorie d'employé la mieux rémunérée était les chauffeurs avec une moyenne de salaire de 29,963 dollars, suivi des employés de l'administration et les autres employés, soit 29,699 dollars, les mécaniciens et les employés d'entretien 29,095 dollars, les employés de terminus et de plate-forme ont reçu 27,311 dollars en moyenne annuellement. À l'échelle provinciale, les employés de terminus et de plate-forme des Territoires du Nord-Ouest étaient les mieux rémunérés parmi toutes les catégories d'employés, soit 34,498 dollars en moyenne. Les Territoires du Nord-Ouest ont réalisé les salaires les plus élevés pour les mécaniciens (\$32,656). L'Ontario a le mieux rémunéré ses chauffeurs soit, \$31,393 dollars.

Le salaire moyen des employés de l'administration et les autres employés en Colombie-Britannique a été le plus élevé, soit 33,169 dollars comparativement à 25,150 dollars au Québec.

Distribution of the Wage Dollar

The highest proportion of the 1990 wage dollar was paid to drivers, followed by administration and all other personnel employees, terminal and platform employees and mechanics and maintenance employees. In 1990, drivers (including local drivers and helpers) obtained 55.4 cents from the wage dollar, a decrease from the 1989 level of 58.5 cents. The share of the wage dollar received by the administration category and all other employees was 28.2 cents in 1990, an increase of 8.9 cents from the 1989 level of 19.3 cents. Terminal and platform employees in 1990 earned 9.2 cents of the wage dollar compared to 14.7 cents in 1989. Mechanics and maintenance employees collected only 7.2 cents of the wage dollar in 1990. This was only a slight decrease from the 1989 level of 7.5 cents (see Figure 2.11).

Répartition du dollar salarial

La proportion la plus importante du dollar salarial a été consacrée aux chauffeurs, suivis des employés de l'administration et des autres employés, les employés de terminaux et de plate-forme, les mécaniciens et les employés de soutien. En 1990, les chauffeurs (incluant les chauffeurs locaux et les aides) ont reçu 55,4 cents sur le dollar, une baisse par rapport à 58,5 cents en 1989. La portion du dollar perçue par le groupe d'employés de l'administration et les autres employés était de 28,2 cents en 1990, soit une hausse de 8,9 cents par rapport à 19,3 cents en 1989. En 1990, les employés de terminus et de plate-forme ont reçu 9,2 cents du dollar salarial comparativement à 14,7 cents en 1989. Les mécaniciens et les employés d'entretien ont reçu 7,2 cents du dollar salarial, une légère baisse de 7,5 cents par rapport à 1989 (voir la figure 2.11).

Figure 2.12

Average Payments To Owner Operators by Province and Territory, 1990

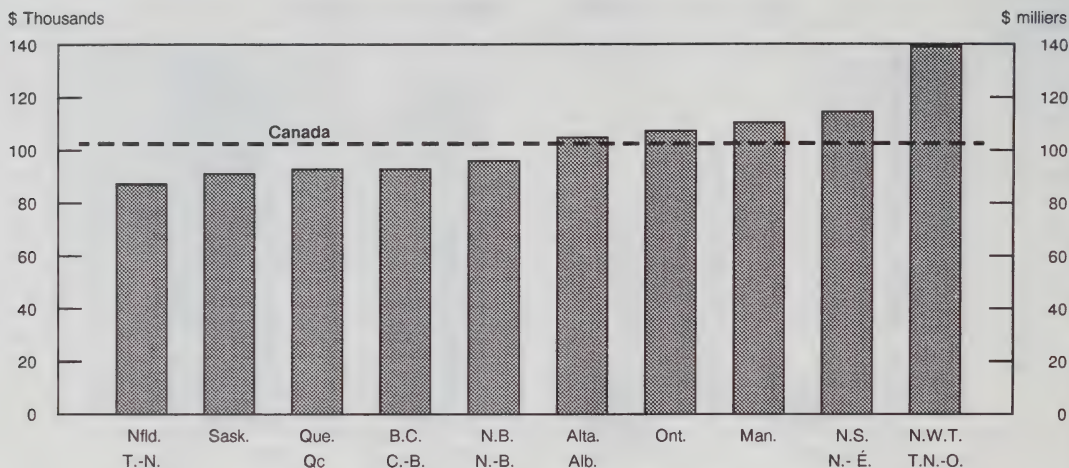


Figure 2.12

Traitements moyens aux chauffeurs contractants selon la province et le territoire, 1990

Owner Operators

The national average payment to owner operators was \$1.5 million per carrier in 1990, an increase of 4.8 %. Owner operator payments, however, declined slightly in their share of total operating expenses from 25.5 % in 1989 to 25.2 % in 1990. In 1989, owner operator expenses were listed as "vehicle rent with driver (broker operators)", compared to the 1990 questionnaire in which carriers were asked to report their "owner operator expenses". This factor may account for a small amount of the increase in average payments to owner operators.

In 1990, carriers in most provinces spent more on payments to owner operators than on salaries and wages for company drivers. Provincially, carriers domiciled in Ontario accounted for the highest payments to owner operators at \$819.3 million or 40 % of the national total. The proportion of operating expenses spent on owner operators in Ontario rose from 16.8 % in 1989 to 22.9 % in 1990. The highest percentage of operating expenses spent on owner operators was in New Brunswick, constant at 39 %, while Quebec recorded the lowest amount, 17.6 %, a further decrease from 19 % in 1989. The highest average payment to owner operators was in the Northwest Territories at \$139,231, followed by Nova Scotia at \$114,076. The province with the lowest average payment to owner operators was Newfoundland at \$87,139 followed by Saskatchewan at \$91,098.

Chauffeurs contractants

Les paiements moyens aux chauffeurs contractants ont progressé en 1990, ils sont passés à 1,5 million, une hausse de 4,8 % par transporteur. Les paiements aux chauffeurs-contractants ont représenté 25,2 % des dépenses totales d'exploitation en 1990 soit une baisse par rapport à 25,5 % de l'année précédente. En 1989, les dépenses au titre des chauffeurs contractants étaient inscrites sous la rubrique "véhicule loué avec chauffeur" alors que sur le questionnaire de 1990, cette information était requise sous les "dépenses pour chauffeurs contractants". Ceci pourrait expliquer une faible proportion de l'augmentation des paiements auprès des chauffeurs contractants.

En 1990, dans la plupart des provinces les transporteurs ont dépensé davantage au titre des chauffeurs contractants que pour les traitements et les salaires des chauffeurs. Au niveau provincial, les transporteurs domiciliés en Ontario ont offert les paiements les plus élevés pour les chauffeurs, soit 819,3 millions ou 40 % de la part du total national. En Ontario, la part des dépenses d'exploitation engendrée pour les chauffeurs contractants s'est accrue passant de 16,8 % en 1989 à 22,9 % en 1990. Le pourcentage le plus élevé, soit 39 % des dépenses d'exploitation pour les paiements aux chauffeurs contractants se retrouve au Nouveau-Brunswick. Ce taux demeure inchangé par rapport à 1989. Le plus faible taux était observé au Québec, soit 17,6 % une baisse par rapport à 19 % en 1989. La rémunération moyenne la plus élevée aux chauffeurs contractants se retrouve dans les Territoires du Nord-Ouest, (\$139,231), suivi par la Nouvelle-Écosse (\$114,076). Les entreprises de camionnage de Terre-Neuve ont offert la rémunération moyenne la plus basse, soit 87,139 dollars, suivi par la Saskatchewan à 91,098 dollars.

Figure 2.13

Distribution of Owned and Leased Equipment, 1989-1990

Figure 2.13

Répartition du matériel possédé et loué, 1989-1990

**Owned Equipment
Matériel possédé**

**Leased Equipment
Matériel loué**

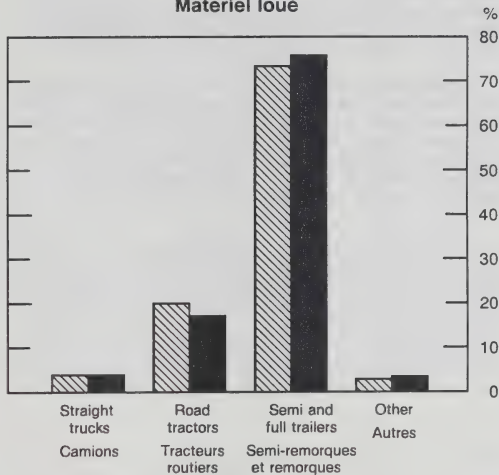
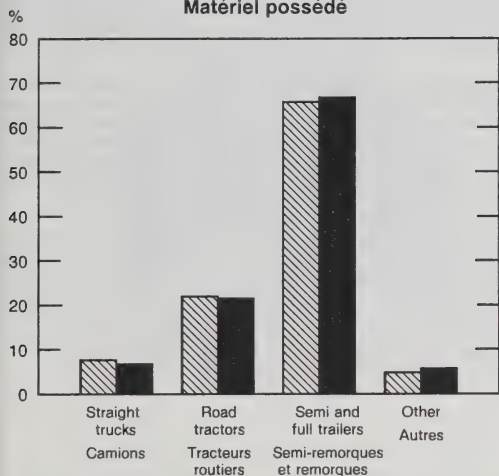
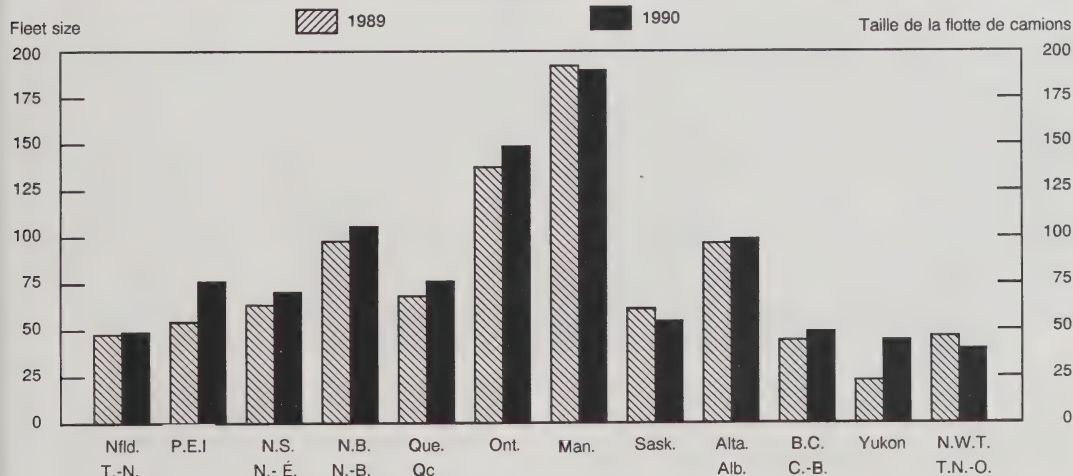


Figure 2.14

Average Fleet Size Operated per Carrier by Province and Territory of Domicile

Figure 2.14

Taille moyenne de la flotte exploitée par les transporteurs selon la province et le territoire de domicile



Revenue Equipment Operated

In 1990, Canadian-domiciled for-hire trucking carriers operated 138,333 pieces of revenue equipment. In 1990, the amount of both leased and owned revenue equipment increased from 1989 levels. The average fleet size operated by Canadian carriers increased 6 % from 97 in 1989 to 102 pieces of revenue equipment per carrier in 1990. This data does not include the number of vehicles operated by owner operators working for Canadian for-hire trucking carriers. (see table 2.7).

In terms of owned revenue equipment, the number increased by 5.6 % from an average of 85 pieces per carrier in 1989 to 89 pieces per carrier in 1990. Semi-trailers and full trailers were the highest category of owned equipment. In 1990, semi- and full trailers accounted for 66.5 % of all owned equipment. The average number of units of leased revenue equipment per carrier increased by 8.3 % from 12 in 1989 to 13 in 1990.

Leased equipment as a percentage of total equipment operated rose slightly from 12.5 % in 1989 to 12.8 % in 1990. Semi-trailers and full trailers continue to be the most frequently leased type of revenue equipment in Canada. In 1990, semi-trailers and full trailers accounted for 75.5 % of all leased revenue equipment, an increase from the 1989 level of 73.1 %. In addition, the leased portion of the total number of semi-trailers and full trailers rose from 13.7 % in 1989 to 14.2 % in 1990.

Matériel productif en service

En 1990, les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont exploité 138,333 véhicules. Le nombre de véhicules loués ou possédés a augmenté depuis 1989. La flotte moyenne de camions exploitée par les transporteurs canadiens s'est accrue de 6 % passant de 97 véhicules en 1989 à 102 véhicules par transporteur en 1990. Ces données ne comprennent pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants qui étaient au service des transporteurs pour compte d'autrui (voir le tableau 2.7).

Parmi les véhicules possédés, le nombre moyen s'est accru de 5,6 % passant de 85 véhicules par transporteur à 89 véhicules par transporteur, en 1990. Les semi-remorques et les remorques comptaient pour la plus grande catégorie du matériel productif. En 1990, les semi-remorques et les remorques représentaient 66,5 % de tout le matériel productif possédé. Le nombre moyen des unités louées s'est accru de 8,3 % par transporteur passant de 12 en 1989 à 13 en 1990.

Le matériel loué en proportion du total du matériel productif en service a augmenté de 12,5 % en 1989 à 12,8 % en 1990. Les semi-remorques et les remorques représentent le type de matériel productif le plus fréquemment loué au Canada. En 1990, les semi-remorques et les remorques comptaient pour 75,5 % de tout le matériel productif loué, soit une hausse de 2,4 % par rapport à 1989. De plus, la portion de la location totale des semi-remorques et remorques est passée de 13,7 % en 1989 à 14,2 % en 1990.

Figure 2.15

Units Operated by Region of Domicile, 1990

Figure 2.15

Nombre d'unités exploitées selon la région de domicile, 1990

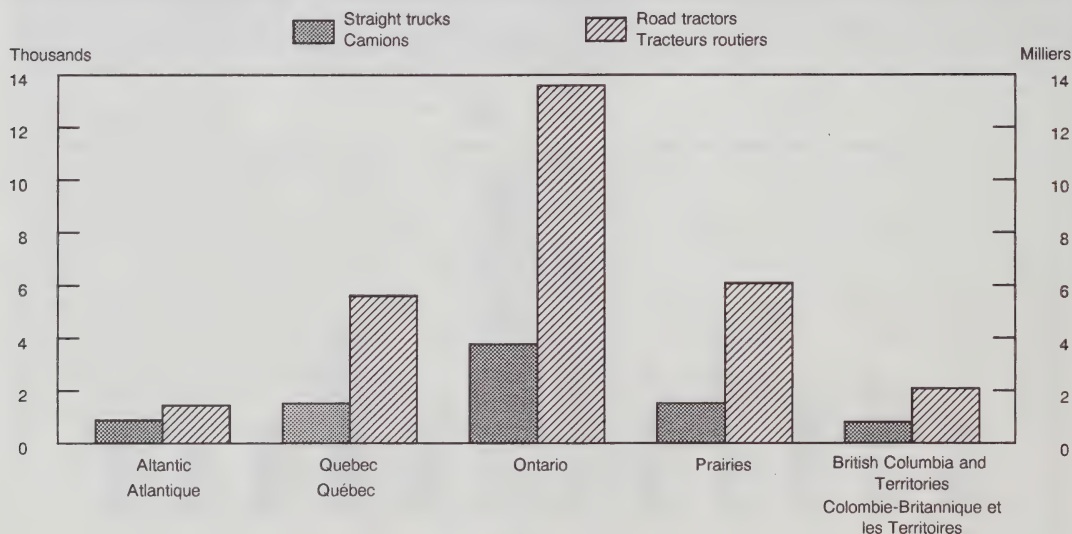
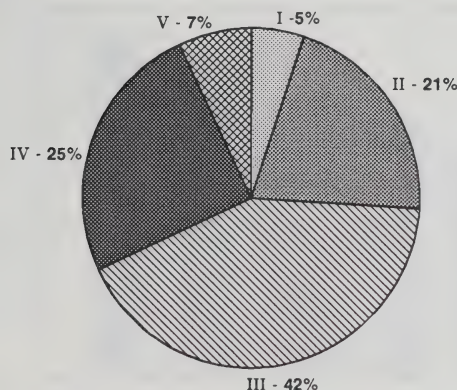


Figure 2.16

Kilometres Travelled for Power Units by Region, 1990



In 1990, carriers domiciled in Ontario operated 65,523 pieces of revenue equipment. Ontario's share of the national total was down from 48.7 % in 1989 to 47.4 % in 1990. There was no significant increase in the remaining provinces, although Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, and British Columbia all experienced small increases. Per carrier averages in Ontario for the number of operated revenue equipment, however, increased by 8.2 % from 137 in 1989 to 149 in 1990. Only Manitoba (-1.3 %), Saskatchewan (-10.4 %) and the Northwest Territories (-6.9 %) recorded decreases in the average pieces of revenue equipment operated per carrier.

Distance Travelled

The estimated average annual distance travelled per carrier for all power units (straight trucks and road tractors) was 2.2 million kilometres, an increase of 2.5 % from the 1989 recorded distance of 2.1 million kilometres. In 1990, road tractors accounted for 89.6 % of the total travelled distance. This was virtually unchanged (0.3 %) from the 89.3 % of the aggregate travelled distance accounted for by road tractors in 1989. The average annual travelled distance per carrier for road tractors increased 2.8 % from 1.88 million kilometres in 1989 to 1.93 million kilometres in 1990. The distance travelled by straight trucks declined slightly (0.2 %) from 223 881 kilometres per carrier in 1989 to 223 418 kilometres in 1990. Carriers domiciled in Ontario accounted for 1.2 billion kilometres, 42 % of the national total of 2.9 billion kilometres, followed by Quebec which represented 21 % of the national total with an estimated annual distance travelled of 595 million kilometres.

The average distance travelled by straight trucks in Canada rose by 5.8 % from 33 123 kilometres to 35 035 kilometres in 1990. Provincially, this distance ranged from a high of 40 238 kilometres in Manitoba to a low of 20 000 kilometres in Yukon.

Figure 2.16

Kilomètres parcourues par les véhicules motorisés, selon la région, 1990

- I - Atlantic - Atlantique
- II - Quebec / Québec
- III - Ontario
- IV - Prairies
- V - B.C. and Territories / C.-B. et les Territoires

En 1990, les transporteurs routiers domiciliés en Ontario ont exploité 65,523 véhicules. La part de l'Ontario a diminué passant de 48,7 % en 1989 à 47,4 % en 1990. Aucune hausse significative à l'échelle nationale n'a été enregistrée dans les autres provinces, bien que certaines provinces telles la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec et la Colombie-Britannique ont connu une légère hausse. L'Ontario a connu une augmentation de 8,2 % pour la moyenne d'unités par transporteur, passant de 137 véhicules en 1989 à 149 en 1990. Seules, le Manitoba (-1,3 %), la Saskatchewan (-10,4 %) et les Territoires du Nord-Ouest (-6,9 %) ont enregistré des baisses du nombre moyen de véhicules par transporteur.

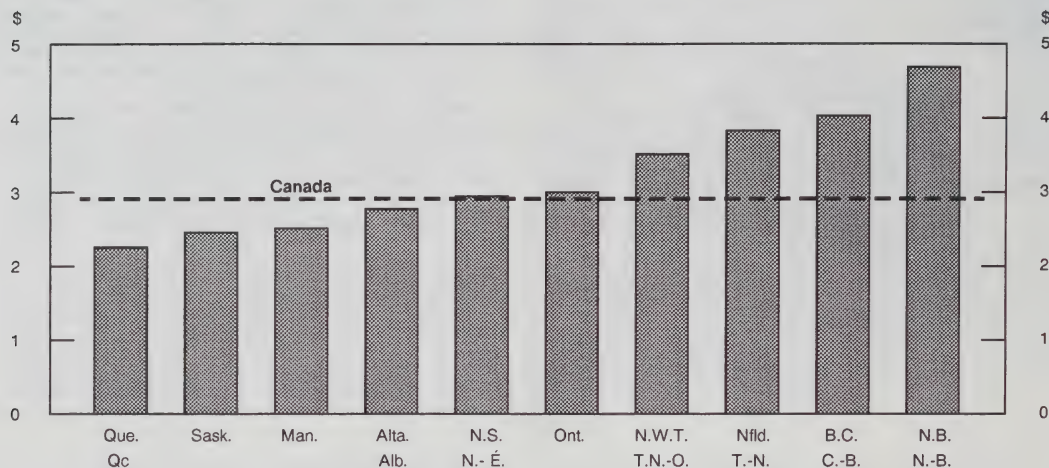
Distance parcourue

En 1990, la distance annuelle estimative parcourue par les unités motorisées (camions et tracteurs routiers) a été établie à 2,2 millions de kilomètres, une légère hausse de 2,5 % par rapport aux 2,1 millions de kilomètres parcourus en 1989. Sur la distance totale parcourue, 89,6 % de la distance a été parcourue par des tracteurs routiers. Ce pourcentage est demeuré relativement stable à 89,3 %, une différence de 0,3 % sur la distance totale parcourue par les tracteurs routiers en 1989. La distance moyenne parcourue par les transporteurs s'est accrue de 2,8 % pour les tracteurs routiers passant de 1,88 million de kilomètres en 1989 à 1,93 million de kilomètres par transporteur en 1990. La distance parcourue par les camions a enregistré une légère baisse (0,2 %) soit 223 881 kilomètres par transporteur en 1989 à 223 418 kilomètres en 1990. Les transporteurs routiers domiciliés en Ontario ont représenté 42 % de la part nationale (2,9 milliards) avec 1,2 milliards de kilomètres, suivi par les transporteurs du Québec ayant une part de 21 % à l'échelle nationale et une distance annuelle estimative parcourue de 595 millions de kilomètres.

Au Canada, la distance moyenne parcourue par les camions s'est accrue de 5,8 % passant de 33 123 kilomètres à 35 035 kilomètres en 1990. À l'échelle provinciale, la distance moyenne parcourue variait entre la distance moyenne la plus longue, soit 40 238 kilomètres au Manitoba et la distance moyenne la plus courte avec 20 000 kilomètres au Yukon.

Figure 2.17

Operating Revenue per Kilometre by Province and Territory, 1990



The average distance travelled by road tractors grew by 1.3% from 89 517 kilometres in 1989 to 90 712 kilometres in 1990. On a provincial level, average distance per road tractor varied from a high of 268 784 kilometres in Yukon to a low of 79 360 kilometres in Newfoundland.

Operating revenue per kilometre travelled increased 3.6 % from \$2.80 in 1989 to \$2.90 in 1990. Operating revenue per kilometre varied by province of domicile. The highest operating revenue per kilometre was reported by carriers domiciled in New Brunswick at \$4.69. The lowest operating revenue per kilometre was reported in Quebec at \$2.27 per kilometre.

In terms of straight trucks, the longest average annual distance travelled for owner operators was reported in New Brunswick at 131 615 kilometres per carrier, while the lowest figure was reported in Nova Scotia at 9 853 kilometres per carrier. This excludes Yukon and Prince Edward Island which did not record any kilometres travelled by owner operators in this category. For road tractors, the longest provincial average distance was reported in Manitoba at 4.8 million kilometres per carrier, while the shortest average was reported in Quebec at 825 254 kilometres per carrier.

Fuel

In 1990, 1.2 million litres of fuel were consumed on average per carrier, up 10.6 % from 1989. The average cost per litre for fuel remained constant from 1989 to 1990 at 39 cents. Provincially, the cost of fuel varied from a high of 51 cents per litre in the Northwest Territories, to a low of 34 cents per litre, in the Yukon. The highest percentage increase in the cost of fuel per litre occurred in the Northwest Territories at 27.5 %, while the largest decrease was in Newfoundland at 10.4 %.

Figure 2.17

Recettes d'exploitation par kilomètre selon la province et le territoire, 1990

La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers a augmenté de 1,3 % soit 89 517 kilomètres en 1989 à 90 712 kilomètres en 1990. À l'échelle provinciale, la distance moyenne des tracteurs routiers a varié entre 268 784 kilomètres au Yukon et 79 360 à Terre-Neuve.

Les recettes d'exploitation par kilomètre parcouru se sont accrues de 3,6 %, passant de 2,80 dollars en 1989 à 2,90 dollars en 1990. On peut observer des écarts selon la province de domicile pour les recettes d'exploitation par kilomètre parcouru. Les recettes d'exploitation par kilomètre parcouru les plus élevées ont été rapportées par les transporteurs domiciliés par le Nouveau-Brunswick (4,69 dollars). Les recettes d'exploitation les plus basses se retrouvent au Québec avec 2,27 dollars du kilomètre parcouru.

Parmi les camions, la distance annuelle estimative la plus longue parcourue par les chauffeurs contractants a été enregistrée au Nouveau-Brunswick, soit 131 615 kilomètres par transporteur. La plus courte fut en Nouvelle-Écosse soit 9 853 kilomètres par transporteur. Ceci exclut les transporteurs du Yukon et de l'île-du-Prince-Édouard qui n'ont rapporté aucune distance parcourue par les chauffeurs contractants. La distance annuelle estimative la plus longue pour les tracteurs routiers à l'échelle provinciale a été enregistrée au Manitoba, soit 4,8 millions de kilomètres par transporteur. La moyenne la plus courte a été inscrite au Québec avec 825 254 kilomètres par transporteur.

Carburant

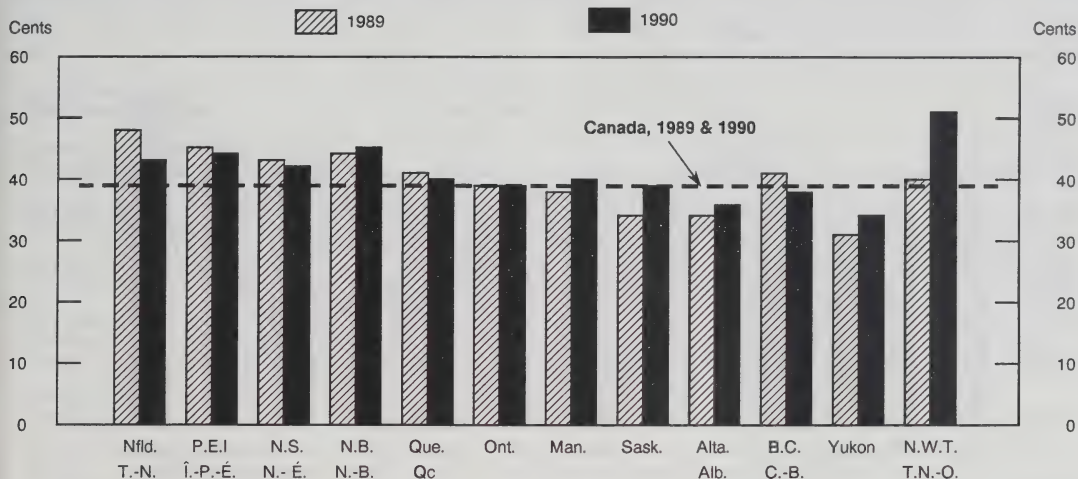
En 1990, les transporteurs routiers ont consommé en moyenne 1,2 millions de litres de carburant, en hausse de 10,6 % par rapport à 1989. Le coût moyen du litre de carburant est demeuré stable à 39 cents en 1989 et en 1990. À l'échelle provinciale, le coût moyen du carburant a varié entre 51 cents le litre dans les Territoires du Nord-ouest à 34 cents le litre au Yukon. Le taux le plus élevé d'augmentation du coût par litre de carburant se retrouve dans les Territoires du Nord-Ouest soit 27,5 %, alors que la plus importante baisse se situe à Terre-Neuve avec 10,4 %.

Figure 2.18

Fuel Costs per Litre by Province and Territory

Figure 2.18

Coût du carburant par litre selon la province et le territoire



The average fuel cost per carrier rose 12 % from \$419,301 in 1989 to \$469,641 in 1990. However, the amount of fuel used to travel 100 kilometres increased by 8 % from 51.5 litres in 1989 to 55.6 litres in 1990. Carriers domiciled in Newfoundland used the most fuel to travel 100 kilometres at 63.3 litres, while Manitoba-domiciled carriers used the least amount of fuel at 50.6 litres per 100 kilometres.

Therefore, it can be determined that in terms of fuel costs, it cost more to travel 100 kilometres in 1990 than in 1989. In 1990, it cost Canadian carriers an average of \$21.68 to travel 100 kilometres, while, in 1989, the same distance cost \$20.09. The highest reported cost was in the Northwest Territories where it cost an average of \$30.96 to travel 100 kilometres. The lowest cost was reported in the Manitoba where carriers had an average cost of \$20.24 per 100 kilometres. In 1989, Yukon carriers also reported a low average cost for travelling 100 kilometres, and it was noted that 72.3% of the fuel used by Yukon-domiciled carriers was purchased in the United States.

Le coût moyen du carburant par transporteur s'est accru de 12 % passant de 419,301 dollars en 1989 à 469,641 dollars en 1990. Par contre, la quantité de carburant consommée pour parcourir 100 kilomètres a augmenté de 8 % passant de 51,5 litres en 1989 à 55,6 litres en 1990. Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont consommé le plus de carburant pour parcourir 100 kilomètres soit 63,3 litres, alors que les transporteurs domiciliés au Manitoba ont consommé le moins de carburant pour parcourir la même distance, soit 50,6 litres du 100 kilomètres.

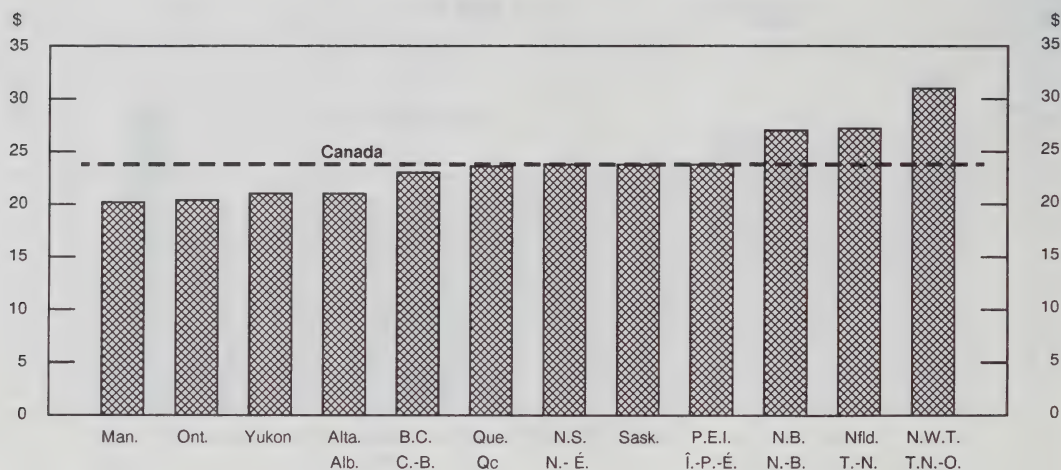
Nous constatons qu'en terme des coûts du carburant, il en coûte plus en 1990 pour parcourir 100 kilomètres qu'en 1989. En 1990, il en a coûté 21,68 dollars en moyenne par transporteur canadien pour parcourir 100 kilomètres alors qu'il en coûtait en moyenne 20,09 dollars pour parcourir la même distance en 1989. Le coût le plus élevé a été relevé dans les Territoires du Nord-Ouest, où il en coûtait en moyenne 30,96 dollars pour parcourir 100 kilomètres. Le coût le plus bas a été enregistré au Manitoba où les transporteurs avaient un coût moyen de 20,24 dollars du 100 kilomètres. En 1989, les transporteurs du Yukon avaient rapporté le coût moyen assez bas pour parcourir 100 kilomètres. Nous avons noté alors, que 72,3 % de la consommation des transporteurs domiciliés au Yukon provenait de carburant acheté aux États-Unis.

Figure 2.19

Fuel Costs per 100 Kilometres by Province and Territory, 1990

Figure 2.19

Coût du carburant par 100 kilomètres selon la province et le territoire, 1990



Balance Sheet

The assets of for-hire trucking carriers totalled \$4.7 billion, a decrease of 1.5 % or \$72.4 million over 1989. Total liabilities in 1990 were \$3.2 billion, a decrease of million or 2 % from 1989. In 1990, long term debt accounted for 49 % of total liabilities, as opposed to 1989, when long term debt accounted for 46 % liabilities.

The working capital ratio, which measures the ability of the industry to meet its financial obligations in the short term was set at 0.98 compared to 0.96 in 1989. However, being less than 1.0, the industry can not meet its short term obligations with its current assets (see table 2.11).

Bilan

L'actif des transporteurs pour compte d'autrui s'est établi à 4,7 milliards de dollars une baisse de 1,5 %, soit de 72,4 millions de dollars contre 1989. Le passif total était de 3,2 milliards de dollars une diminution de 2 % de 1989. En 1990, la dette à long terme a représenté 49 % du passif total; elle ne représentait que 46 % du passif de 1989.

Le coefficient de liquidité générale s'est établi à 0,98 par rapport au coefficient de 0,96 enregistré en 1989. Ce coefficient étant inférieur à 1,0 le secteur ne peut payer ses dettes à court terme à l'aide de son actif à court terme (voir le tableau 2.11).

Table 2.1

Motor Carriers of Freight, Comparison for the years 1989 and 1990, Summary Statistics, For-Hire Carriers¹

Tableau 2.1

Transporteurs routiers de marchandises, comparaison des années 1989 et 1990, statistiques sommaires, camionnage pour compte d'autrui¹

| | | 1989 | 1990 |
|---|------------|-----------|-----------|
| Carriers reporting – Transporteurs déclarants | No. – Nbre | 1,494 | 1,350 |
| Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation | \$'000 | 8,778,213 | 8,423,600 |
| Operating Expenses – Total² – Dépenses d'exploitation | " | 8,524,843 | 8,177,455 |
| Transportation Expenses – Frais de transport | " | 5,593,092 | 5,449,691 |
| Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage | " | 685,101 | 822,281 |
| Terminal Expenses – Frais de terminus | " | 569,929 | 591,247 |
| Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux | " | 1,676,722 | 1,314,239 |
| Operating ratio – Ratio d'exploitation | " | .971 | .971 |
| Number of employees – Total – Nombre d'employés | No. – Nbre | 79,237 | 73,716 |
| Salaries and wages – Total – Traitements et salaires | \$'000 | 2,719,315 | 2,179,120 |
| Assets – Total – de l'actif | " | 4,730,009 | 4,657,631 |
| Liabilities – Total – du passif | " | 3,307,276 | 3,239,930 |
| Owner(s) equity – Total – Avoir des propriétaires | " | 1,422,732 | 1,417,701 |
| Equipment operated – Total – Matériel productif en service | No. – Nbre | 144,503 | 138,333 |
| Straight trucks – Camions | " | 10,098 | 8,609 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 31,343 | 28,740 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 93,528 | 87,847 |
| Other – Autres | " | 9,534 | 13,137 |

¹ 1989 data includes carriers with revenues > \$1 million, includes interline transportation.

¹ Les données de 1989 comprennent les transporteurs ayant des recettes > \$1 million de dollars, incluant les recettes tirées de transfert.

² Total may not add due to rounding.

² Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 2.2

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

| No. | | | Canada | New-found-land Terre-Neuve | Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard | Nova Scotia Nouvelle-Écosse |
|-----|--|--------|-----------|-------------------------------|---|--------------------------------|
| | | | | | | |
| 1 | Carriers reporting | No. | 1,350 | 13 | 3 | 34 |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 8,423,600 | 54,906 | x | 141,760 |
| 3 | Total Operating Expenses ¹ | " | 8,177,455 | 53,099 | x | 136,791 |
| 4 | Transportation Expenses | " | 5,449,691 | 35,606 | x | 95,032 |
| 5 | Maintenance and Garage Expenses | " | 822,281 | 4,739 | x | 15,537 |
| 6 | Terminal Expenses | " | 591,247 | 3,373 | x | 5,204 |
| 7 | Administrative and General Office Expenses | " | 1,314,239 | 9,381 | x | 21,019 |
| 8 | Operating ratio | | .971 | .967 | x | .965 |
| 9 | Total Number of employees | No. | 73,716 | 496 | x | 1,209 |
| 10 | Total Salaries and wages | \$'000 | 2,179,120 | 13,145 | x | 34,508 |
| 11 | Total Assets | " | 4,657,631 | 33,330 | x | 96,470 |
| 12 | Total Liabilities | " | 3,239,930 | 23,124 | x | 88,193 |
| 13 | Total Owner(s) equity | " | 1,417,701 | 10,205 | x | 8,278 |
| 14 | Total Equipment Operated | No. | 138,333 | 642 | x | 2,418 |
| 15 | Straight trucks | " | 8,609 | 102 | x | 388 |
| 16 | Road tractors | " | 28,740 | 139 | x | 423 |
| 17 | Semi-trailers | " | 87,847 | 347 | x | 1,255 |
| 18 | Other | " | 13,137 | 54 | x | 352 |

| | | | New Brunswick | Quebec | Ontario |
|----|--|--------|-------------------|-----------|-----------|
| | | | Nouveau-Brunswick | Québec | |
| 1 | Carriers reporting | No. | 52 | 319 | 441 |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 443,227 | 1,352,292 | 3,634,475 |
| 3 | Total Operating Expenses ¹ | " | 424,849 | 1,278,183 | 3,571,277 |
| 4 | Transportation Expenses | " | 296,837 | 852,653 | 2,317,048 |
| 5 | Maintenance and Garage Expenses | " | 33,133 | 166,659 | 335,847 |
| 6 | Terminal Expenses | " | 31,619 | 58,855 | 331,456 |
| 7 | Administrative and General Office Expenses | " | 63,261 | 200,020 | 586,926 |
| 8 | Operating ratio | | .959 | .945 | .983 |
| 9 | Total Number of employees | No. | 3,146 | 12,363 | 34,327 |
| 10 | Total Salaries and wages | \$'000 | 84,124 | 334,973 | 1,053,764 |
| 11 | Total Assets | " | 223,137 | 830,558 | 1,943,440 |
| 12 | Total Liabilities | " | 123,704 | 583,878 | 1,373,564 |
| 13 | Total Owner(s) equity | " | 99,433 | 246,680 | 569,876 |
| 14 | Total Equipment Operated | No. | 5,495 | 24,184 | 65,523 |
| 15 | Straight trucks | " | 394 | 1,553 | 3,769 |
| 16 | Road tractors | " | 844 | 5,592 | 13,565 |
| 17 | Semi-trailers | " | 4,010 | 13,234 | 43,209 |
| 18 | Other | " | 247 | 3,805 | 4,980 |

Note: Since the data for Prince Edward Island and Yukon are confidential, they have been included in the Canada Total.

¹ Some totals may not add due to rounding.

Tableau 2.2

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

| Manitoba | Saskatchewan | Alberta | | | | N° |
|----------------------|--------------|---------------------------|--------|---|--|----|
| 49 | 55 | 175 | Nbre | Transporteurs déclarants | | 1 |
| 588,711 | 214,565 | 1,116,988 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 582,497 | 203,438 | 1,080,130 | " | Total, dépenses d'exploitation ¹ | | 3 |
| 390,534 | 143,391 | 720,946 | " | Frais de transport | | 4 |
| 46,522 | 21,380 | 113,599 | " | Dépenses d'entretien et frais de garage | | 5 |
| 60,443 | 6,218 | 69,495 | " | Frais de terminus | | 6 |
| 84,997 | 32,448 | 176,090 | " | Frais d'administration et frais généraux | | 7 |
| .989 | .948 | .967 | | Ratio d'exploitation | | 8 |
| 5,039 | 1,837 | 9,214 | Nbre | Total, nombre d'employés | | 9 |
| 142,892 | 49,548 | 278,490 | \$'000 | Total, traitements et salaires | | 10 |
| 343,146 | 102,718 | 655,782 | " | Total de l'actif | | 11 |
| 248,872 | 72,356 | 428,628 | " | Total du passif | | 12 |
| 94,274 | 30,361 | 227,153 | " | Total de l'avoir des propriétaires | | 13 |
| 9,310 | 3,018 | 17,382 | Nbre | Total du matériel productif en service | | 14 |
| 240 | 209 | 1,106 | " | Camions | | 15 |
| 1,746 | 703 | 3,621 | " | Tracteurs routiers | | 16 |
| 6,801 | 1,846 | 10,867 | " | Semi-remorques | | 17 |
| 523 | 260 | 1,788 | " | Autres | | 18 |
| British Columbia | Yukon | Northwest Territories | | | | |
| Colombie-Britannique | | Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| 199 | 4 | 6 | Nbre | Transporteurs déclarants | | 1 |
| 770,205 | x | 34,031 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 744,095 | x | 33,898 | " | Total, dépenses d'exploitation ¹ | | 3 |
| 529,812 | x | 17,641 | " | Frais de transport | | 4 |
| 71,662 | x | 6,077 | " | Dépenses d'entretien et frais de garage | | 5 |
| 18,054 | x | 3,493 | " | Frais de terminus | | 6 |
| 124,566 | x | 6,687 | " | Frais d'administration et frais généraux | | 7 |
| .966 | x | .996 | | Ratio d'exploitation | | 8 |
| 5,390 | x | 302 | Nbre | Total, nombre d'employés | | 9 |
| 166,057 | x | 9,117 | \$'000 | Total, traitements et salaires | | 10 |
| 376,315 | x | 24,248 | " | Total de l'actif | | 11 |
| 258,653 | x | 18,699 | " | Total du passif | | 12 |
| 117,662 | x | 5,549 | " | Total de l'avoir des propriétaires | | 13 |
| 9,718 | x | 239 | Nbre | Total du matériel productif en service | | 14 |
| 775 | x | 44 | " | Camions | | 15 |
| 1,959 | x | 70 | " | Tracteurs routiers | | 16 |
| 5,931 | x | 99 | " | Semi-remorques | | 17 |
| 1,053 | x | 26 | " | Autres | | 18 |

Note: Les données pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon étant confidentielles sont comprises dans le total pour le Canada.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.3

Motor Carriers of Freight, 1990: Operating and Income Accounts, For-Hire Carriers

| | | Canada | Newfound-land | Prince Edward Island | Nova Scotia | New Brunswick | Quebec |
|--|-----|---------------|---------------|-----------------------|-----------------|-------------------|---------------|
| | | | Terre-Neuve | Île-du-Prince-Édouard | Nouvelle-Écosse | Nouveau-Brunswick | Québec |
| Carriers reporting | No. | 1,350 | 13 | 3 | 34 | 52 | 319 |
| Operating Revenues: | \$ | | | | | | |
| Local freight service | | 1,423,960,442 | 5,857,618 | x | 23,891,762 | 82,812,591 | 320,585,015 |
| Intercity freight service | | 6,748,790,435 | 45,294,000 | x | 110,021,621 | 338,436,238 | 996,268,289 |
| Government subsidies | | 28,288,697 | 225,840 | x | 1,829,735 | 13,704,885 | 6,426,400 |
| Total Transportation Revenue | | 8,201,039,568 | 51,377,457 | x | 135,743,118 | 434,953,714 | 1,323,279,704 |
| Van line commission and insurance | | 49,539,970 | 634,700 | x | 1,533,608 | 671,929 | 2,134,743 |
| Equipment rentals | | 18,473,731 | — | x | 693,105 | 155,658 | 1,812,273 |
| Packaging and crating | | 40,140,024 | 1,952,150 | x | 966,328 | 552,498 | 1,953,225 |
| Storage and warehousing | | 57,430,774 | 919,250 | x | 1,010,665 | — | 7,057,941 |
| Other | | 56,975,791 | 22,121 | x | 1,813,157 | 6,893,599 | 16,053,890 |
| Total Operating Revenue | | 8,423,599,859 | 54,905,678 | x | 141,759,981 | 443,227,399 | 1,352,291,777 |
| Operating Expenses: | \$ | | | | | | |
| Salaries and Wages: | | | | | | | |
| Highway drivers | | 868,345,645 | 4,917,743 | x | 15,784,118 | 28,375,497 | 138,300,323 |
| Local drivers and helpers | | 338,210,898 | 2,550,230 | x | 6,445,884 | 11,518,832 | 68,057,686 |
| Mechanics and maintenance personnel | | 173,319,084 | 766,875 | x | 2,409,123 | 5,900,674 | 34,965,272 |
| Terminal and platform employees | | 319,351,580 | 1,531,268 | x | 2,960,895 | 18,893,291 | 32,659,320 |
| Administration and all other personnel | | 479,892,567 | 3,378,729 | x | 6,907,645 | 19,435,756 | 60,990,383 |
| Benefits (including unemployment and health insurance) | | 438,078,084 | 2,350,402 | x | 5,806,455 | 15,671,099 | 70,054,317 |
| Fuel (including tax) | | 635,207,056 | 3,894,271 | x | 11,418,220 | 25,369,040 | 140,447,155 |
| Owner operator expenses | | 2,059,314,556 | 12,460,844 | x | 37,188,711 | 165,124,839 | 224,742,182 |
| Vehicle rent (short term) | | 67,102,957 | 410,786 | x | 542,592 | 2,320,919 | 16,533,041 |
| Vehicle lease (long term) | | 131,057,591 | 290,583 | x | 2,545,700 | 2,990,972 | 26,266,560 |
| Purchased transportation | | 461,641,813 | 5,380,026 | x | 6,885,524 | 24,082,829 | 85,784,005 |
| Maintenance and Repairs | | 616,644,715 | 4,026,214 | x | 12,609,097 | 26,943,246 | 125,598,164 |
| Depreciation: | | | | | | | |
| Revenue equipment | | 380,000,902 | 2,660,744 | x | 5,555,885 | 18,846,946 | 71,020,754 |
| Buildings, computers and other equipment | | 53,367,203 | 218,231 | x | 1,039,389 | 2,594,384 | 7,042,120 |
| Insurance | | 178,033,707 | 1,190,659 | x | 3,323,312 | 8,353,893 | 30,804,688 |
| Safety and compliance expenses | | 18,004,823 | 142,571 | x | 276,900 | 807,786 | 3,812,054 |
| Other expenses | | 693,709,795 | 4,720,810 | x | 11,987,373 | 37,017,544 | 111,493,781 |
| Total Operating Expenses | | 8,177,455,149 | 53,098,675 | x | 136,791,466 | 424,849,121 | 1,278,182,694 |
| Income Accounts: | \$ | | | | | | |
| Net Motor Carrier Freight Operating Revenue | | 246,144,521 | 1,807,003 | x | 4,968,515 | 18,378,089 | 74,109,083 |
| Non-Motor Carrier Freight Operations | | | | | | | |
| Revenue | | 312,052,878 | 31,045 | x | 3,878,918 | 7,535,941 | 67,082,295 |
| Expenses | | 327,496,244 | 276,688 | x | 3,674,917 | 9,134,650 | 71,008,588 |
| Non-operating revenue | | 112,140,700 | 1,098,201 | x | 1,794,261 | 4,034,059 | 18,350,408 |
| Non-operating expenses | | 80,147,981 | 216,106 | x | 2,361,911 | 2,378,821 | 21,633,787 |
| Interest paid | | 183,038,604 | 1,353,524 | x | 3,151,473 | 5,101,158 | 36,195,897 |
| Profit (loss) | | 79,655,271 | 1,089,931 | x | 1,453,393 | 13,333,461 | 30,703,515 |
| Provision for income taxes | | 70,534,684 | 689,454 | x | 2,513,657 | 3,120,583 | 31,740,962 |
| Net Income Transferred to Retained Earnings | | 9,120,587 | 400,477 | x | -1,060,264 | 10,212,878 | -1,037,447 |

Note: Since the data for Prince Edward Island and Yukon are confidential, they have been included in the Canada Total.

Tableau 2.3
Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Compte d'exploitation et de recettes, camionnage pour compte d'autrui

| Ontario | Manitoba | Saskatchewan | Alberta | British Columbia Colombie-Britannique | Yukon | Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest | |
|----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|--|----------|--|--|
| 441 | 49 | 55 | 175 | 199 | 4 | 6 | Nbre Transporteurs déclarants |
| | | | | | | | \$ Recettes d'exploitation: |
| 596,616,951 | 41,754,710 | 34,288,118 | 171,121,368 | 138,266,144 | x | 3,891,369 | Services de transport locaux |
| 2,946,032,939 | 539,489,592 | 174,142,572 | 901,931,431 | 603,352,017 | x | 28,785,410 | Services de transport interurbains |
| 3,667,091 | 10,795 | - | 120,000 | 3,204 | x | - | Subventions gouvernementales reçues |
| 3,546,316,980 | 581,255,097 | 208,430,690 | 1,073,172,799 | 741,621,361 | x | 32,676,779 | Recettes totales tirées du transport |
| 24,619,587 | 221,265 | 954,938 | 14,243,692 | 4,015,348 | x | 493,692 | Commissions et assurances provenant des entreprises de déménagement de longue distance |
| 6,548,678 | 518,281 | 1,936,718 | 3,148,436 | 3,546,040 | x | 36,521 | Location de matériel |
| 21,043,770 | 177,301 | 853,000 | 8,600,925 | 3,700,571 | x | 340,256 | Emballage et mise en caisse |
| 22,009,721 | 885,121 | 1,277,200 | 14,063,190 | 9,801,791 | x | 333,479 | Stockage et entreposage |
| 13,936,303 | 5,653,974 | 1,112,285 | 3,758,582 | 7,519,867 | x | 150,031 | Autre |
| 3,634,475,037 | 588,711,040 | 214,564,831 | 1,116,987,624 | 770,204,978 | x | 34,030,758 | Recettes d'exploitation totales |
| | | | | | | | \$ Dépenses d'exploitation: |
| 409,283,824 | 62,076,391 | 24,491,919 | 107,900,515 | 68,813,379 | x | 2,240,202 | Traitements et salaires: |
| 164,117,024 | 10,447,183 | 6,990,281 | 38,356,823 | 27,543,836 | x | 1,695,381 | Chauffeurs de longue distance |
| 74,112,234 | 8,666,620 | 3,519,646 | 28,136,667 | 11,673,547 | x | 1,217,390 | Chauffeurs locaux et aides |
| 184,466,203 | 28,392,571 | 4,040,535 | 14,062,248 | 8,536,405 | x | 2,168,850 | Mécaniciens et employés d'entretien |
| 221,784,229 | 33,309,722 | 10,505,357 | 69,454,075 | 49,489,370 | x | 1,794,903 | Employés de terminus et de plate-forme |
| 224,275,042 | 28,157,209 | 7,525,479 | 52,041,105 | 27,615,244 | x | 1,991,186 | Employés d'administration et tous les autres |
| 250,664,525 | 47,463,053 | 20,699,445 | 85,128,966 | 43,980,968 | x | 2,986,956 | Bénéfices (incluant assurance-chômage et assurance-maladie) |
| 819,299,187 | 164,496,886 | 57,209,364 | 289,412,747 | 251,689,275 | x | 5,708,481 | Carburant (taxe comprise) |
| 26,318,616 | 2,486,380 | 3,096,015 | 8,775,849 | 5,971,431 | x | 167,101 | Dépenses au titre des chauffeurs contractants |
| 54,297,547 | 7,241,819 | 7,553,616 | 16,425,133 | 13,035,745 | x | 103,721 | Location de véhicules (à court terme) |
| 193,931,789 | 33,291,619 | 4,334,204 | 49,500,798 | 53,460,809 | x | 2,335,292 | Location de véhicules (à long terme) |
| 242,250,586 | 36,529,696 | 17,498,987 | 82,250,932 | 59,131,084 | x | 4,969,170 | Achat d'autres services de transport |
| 158,743,678 | 25,659,517 | 8,485,351 | 55,332,284 | 31,386,458 | x | 588,595 | Entretien et réparations |
| 26,950,627 | 4,712,817 | 827,378 | 6,762,167 | 2,746,609 | x | 86,285 | Amortissement: |
| 79,011,571 | 10,224,705 | 5,143,922 | 23,379,833 | 13,683,296 | x | 925,204 | Matériel productif |
| 5,161,873 | 431,877 | 2,109,637 | 2,993,640 | 2,257,383 | x | 11,102 | Bâtiments et autre matériel |
| 302,159,165 | 54,859,993 | 14,736,414 | 92,483,961 | 56,800,376 | x | 3,496,138 | Assurances |
| 3,571,277,349 | 582,496,800 | 203,437,556 | 1,080,130,147 | 744,094,777 | x | 33,897,601 | Dépenses au titre de la sécurité et de l'observation |
| | | | | | | | Total des dépenses d'exploitation |
| | | | | | | | \$ Comptes des revenus: |
| 63,197,688 | 6,214,240 | 11,127,276 | 36,857,476 | 26,110,201 | x | 133,157 | Recettes d'exploitation nettes des transporteurs routiers de marchandises |
| 126,980,359 | 11,122,351 | 12,935,456 | 49,865,296 | 31,124,895 | x | - | Activités non liées au transport routier de marchandises |
| 135,389,410 | 11,808,824 | 11,875,569 | 52,828,624 | 30,140,849 | x | - | Recettes |
| 46,911,081 | 11,694,812 | 1,875,545 | 16,030,629 | 9,475,991 | x | 365,994 | Dépenses |
| 32,790,001 | 3,731,273 | 913,670 | 5,427,290 | 10,156,505 | x | 117,502 | Recettes diverses |
| 81,057,276 | 12,132,057 | 3,573,099 | 25,749,406 | 11,736,900 | x | 2,638,076 | Frais divers |
| -12,147,558 | 1,359,249 | 9,575,938 | 18,748,081 | 14,676,832 | x | -2,256,427 | Intérêts versés |
| 11,742,828 | 282,212 | -6,087,900 | 9,407,926 | 15,933,885 | x | 79,758 | Bénéfices (pertes) |
| -23,890,386 | 1,077,037 | 15,663,838 | 9,340,155 | -1,257,053 | x | -2,336,185 | Provision pour l'impôt sur le revenu |
| | | | | | | | Revenu net reporté aux bénéfices non répartis |

Note: Les données pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon étant confidentielles sont comprises dans le total pour le Canada.

Table 2.4

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, For-Hire Carriers

Tableau 2.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui

| | | Total ¹ | General freight Marchan- dises générales | House- hold goods Articles ménagers | Bulk liquids Liquides en vrac | Dry bulk materials Produits secs en vrac | Forest products Produits fores- tiers | Other commod- ities Autres marchan- dises |
|---|--------------|--------------------|---|---|--|---|---|--|
| Carriers reporting – Transporteurs déclarants | No.- Nbre | 1,350 | 469 | 73 | 96 | 181 | 116 | 415 |
| Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation | \$'000 | 8,423,600 | 4,226,335 | 372,267 | 679,426 | 612,149 | 333,400 | 2,200,024 |
| Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation | " | 8,177,455 | 4,133,181 | 358,520 | 648,728 | 581,472 | 318,333 | 2,137,221 |
| Transportation Expenses – Frais de transport | " | 5,449,691 | 2,694,979 | 198,358 | 430,331 | 408,250 | 227,175 | 1,490,598 |
| Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage | " | 822,281 | 362,699 | 21,867 | 94,467 | 82,059 | 43,553 | 217,637 |
| Terminal Expenses – Frais de terminus | " | 591,247 | 419,452 | 21,658 | 23,232 | 11,438 | 2,693 | 112,773 |
| Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux | " | 1,314,239 | 656,051 | 116,637 | 100,697 | 79,725 | 44,911 | 316,218 |
| Operating ratio – Ratio d'exploitation | | .971 | .978 | .963 | .955 | .950 | .955 | .971 |
| Number of employees – Total – Nombre d'employés | No.- Nbre | 73,716 | 38,993 | 4,739 | 5,626 | 4,710 | 2,286 | 17,362 |
| Salaries and wages – Total – Traitements et salaires | \$'000 | 2,179,120 | 1,155,677 | 126,928 | 170,818 | 143,576 | 68,559 | 513,562 |
| Assets – Total – de l'actif | " | 4,657,631 | 2,236,162 | 193,281 | 538,822 | 341,127 | 224,894 | 1,123,344 |
| Liabilities – Total – du passif | " | 3,239,930 | 1,605,468 | 127,010 | 357,840 | 224,973 | 126,545 | 798,093 |
| Owner(s) equity – Total – Avoir des propriétaires | " | 1,417,701 | 630,694 | 66,271 | 180,982 | 116,154 | 98,349 | 325,251 |
| Equipment operated – Total – Matériel productif en service | No.- Nbre | 138,333 | 79,590 | 3,683 | 12,073 | 8,885 | 4,111 | 29,991 |
| Straight trucks – Camions | " | 8,609 | 4,355 | 1,271 | 416 | 636 | 113 | 1,818 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 28,740 | 14,663 | 723 | 2,891 | 2,260 | 1,232 | 6,971 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 87,847 | 53,111 | 1,406 | 7,502 | 4,407 | 2,369 | 19,052 |
| Other – Autres | " | 13,137 | 7,461 | 283 | 1,264 | 1,582 | 397 | 2,150 |

¹ Some totals may not add due to rounding.¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Table 2.5
Summary Statistics for carriers reporting
predominant movements. Canada 1990

Tableau 2.5
Statistiques sommaires des transporteurs selon les
mouvements. Canada 1990

| | | Intra | | Inter | | International | |
|---|--------|------------|--|------------|--|---------------|---------------|
| | | Provincial | | Provincial | | in | out |
| | | | | | | à destination | en provenance |
| Carriers reporting ¹ – Firmes déclarantes ¹ | No. | 986 | | 173 | | 118 | 54 |
| Total Operating Revenues – Recettes d'exploitation | \$'000 | 4,774,433 | | 2,495,701 | | 553,391 | 416,392 |
| Total Operating Expenses ² – Dépenses d'exploitation ² | " | 4,598,288 | | 2,461,906 | | 528,305 | 410,423 |
| Transportation Expenses – Frais de transport | " | 3,009,541 | | 1,621,270 | | 376,230 | 305,913 |
| Maintenance and Garage Expenses – Entretien et frais de garage | " | 535,305 | | 198,540 | | 38,652 | 35,447 |
| Terminal Expenses – Terminus | " | 303,558 | | 244,881 | | 26,551 | 10,301 |
| Administrative and General Office Expenses – Dépenses-Administration et frais de bureau | " | 749,882 | | 397,215 | | 86,875 | 58,763 |
| Operating ratio – Ratio d'exploitation | " | 0.963 | | 0.986 | | 0.955 | 0.986 |
| Total Number of employees – Nombre d'employés | No. | 45,880 | | 20,751 | | 3,569 | 2,640 |
| Total Salaries and wages – Traitements et salaires | \$'000 | 1,363,988 | | 602,908 | | 108,778 | 74,715 |
| Total Assets – Total de l'actif | " | 2,809,220 | | 1,260,850 | | 299,728 | 213,836 |
| Total Liabilities – Total du passif | " | 1,881,745 | | 931,822 | | 201,900 | 168,089 |
| Total Owner(s) equity – Total de l'avoir des actionnaires | " | 927,475 | | 329,028 | | 97,828 | 45,747 |
| Total Equipment Operated – Total du matériel productif en opération | No. | 81,918 | | 39,529 | | 7,884 | 6,463 |
| Straight trucks – Camions | " | 6,287 | | 1,977 | | 272 | 50 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 19,244 | | 6,178 | | 1,589 | 1,375 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 47,052 | | 29,554 | | 4,609 | 4,495 |
| Other – Autres | " | 9,335 | | 1,820 | | 1,414 | 543 |

¹ 98.6 % of the firms reported predominant movements.

¹ 98.6 % des entreprises ont déclaré des mouvements prédominants.

² Some totals may not add due to rounding.

² Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.6

Motor Carriers of Freight, 1990: Employees, Salaries and Wages¹ by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

| No. | | | Canada | Newfound- land | Prince Edward Island | Nova Scotia | New Brunswick | Quebec |
|-----|--|------------|----------------------|-------------------|-------------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|
| | | | | Terre- Neuve | Île-du- Prince- Édouard | Nouvelle- Écosse | Nouveau- Brunswick | Québec |
| 1 | Carriers reporting | No. | 1,350 | 13 | 3 | 34 | 52 | 319 |
| 2 | Highway drivers ² | No. | 27,490 | 178 | x | 487 | 931 | 4,703 |
| 3 | Salaries and wages | \$ | 868,345,645 | 4,917,743 | x | 15,784,118 | 28,375,497 | 138,300,323 |
| 4 | Average salaries and wages | " | 31,588 | 27,628 | x | 32,411 | 30,479 | 29,407 |
| 5 | Local drivers and helpers ² | No. | 12,778 | 125 | x | 233 | 477 | 2,691 |
| 6 | Salaries and wages | \$ | 338,210,898 | 2,550,230 | x | 6,445,884 | 11,518,832 | 68,057,686 |
| 7 | Average salaries and wages | " | 26,468 | 20,402 | x | 27,665 | 24,148 | 25,291 |
| 8 | Mechanics and maintenance employees | No. | 5,452 | 25 | x | 75 | 224 | 1,179 |
| 9 | Salaries and wages | \$ | 158,628,255 | 766,875 | x | 2,280,299 | 5,493,864 | 32,901,180 |
| 10 | Average salaries and wages | " | 29,095 | 30,675 | x | 30,404 | 24,526 | 27,906 |
| 11 | Terminal and platform employees ³ | No. | 7,340 | 42 | x | 98 | 470 | 885 |
| 12 | Salaries and wages | \$ | 200,462,335 | 967,599 | x | 1,517,988 | 11,999,461 | 22,651,685 |
| 13 | Average salaries and wages | " | 27,311 | 23,038 | x | 15,490 | 25,531 | 25,595 |
| 14 | Administration and all other personnel | No. | 20,656 | 126 | x | 316 | 1,044 | 2,905 |
| 15 | Salaries and wages | \$ | 613,472,641 | 3,942,398 | x | 8,479,376 | 26,736,396 | 73,062,110 |
| 16 | Average salaries and wages | " | 29,699 | 31,289 | x | 26,833 | 25,610 | 25,150 |
| 17 | Total Number of Employees | No. | 73,716 | 496 | x | 1,209 | 3,146 | 12,363 |
| 18 | Salaries and wages | \$ | 2,179,119,774 | 13,144,845 | x | 34,507,665 | 84,124,050 | 334,972,984 |
| 19 | Average salaries and wages | " | 29,561 | 26,502 | x | 28,542 | 26,740 | 27,095 |
| 20 | Owner operators | No. | 20,111 | 143 | x | 326 | 1,720 | 2,423 |
| 21 | Payments to Owner Operators | \$ | 2,059,314,556 | 12,460,844 | x | 37,188,711 | 165,124,839 | 224,742,182 |
| 22 | Average payments to Owner Operators | " | 102,397 | 87,139 | x | 114,076 | 96,003 | 92,754 |

¹ Excludes employee benefits.² Excludes owner operators.³ Other than office.**Note:** Since the data for Prince Edward Island and Yukon are confidential, they have been included in the Canada Total.

Tableau 2.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Employés, traitements et salaires¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

| Ontario | Manitoba | Saskatchewan | Alberta | British Columbia Colombie-Britannique | Yukon | Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest | | | N° |
|---------------|-------------|--------------|-------------|--|-------|--|------|---|----|
| 441 | 49 | 55 | 175 | 199 | 4 | 6 | Nbre | Transporteurs déclarants | 1 |
| 12,416 | 2,121 | 811 | 3,417 | 2,178 | x | 71 | Nbre | Chauffeurs de longue distance ² | 2 |
| 409,283,824 | 62,076,391 | 24,491,919 | 107,900,515 | 68,813,379 | x | 2,240,202 | \$ | Salaires et traitements | 3 |
| 32,964 | 29,268 | 30,200 | 31,578 | 31,595 | x | 31,552 | " | Salaires et traitements moyens | 4 |
| 5,849 | 403 | 326 | 1,579 | 1,013 | x | 65 | Nbre | Chauffeurs locaux et aides ² | 5 |
| 164,117,024 | 10,447,183 | 6,990,281 | 38,356,823 | 27,543,836 | x | 1,695,381 | \$ | Salaires et traitements | 6 |
| 28,059 | 25,924 | 21,443 | 24,292 | 27,190 | x | 26,083 | " | Salaires et traitements moyens | 7 |
| 2,221 | 290 | 118 | 852 | 377 | x | 29 | Nbre | Mécaniciens et personnel de l'entretien | 8 |
| 66,141,478 | 7,793,669 | 3,430,646 | 26,027,812 | 10,992,374 | x | 947,022 | \$ | Salaires et traitements | 9 |
| 29,780 | 26,875 | 29,073 | 30,549 | 29,157 | x | 32,656 | " | Salaires et traitements moyens | 10 |
| 3,931 | 649 | 130 | 766 | 281 | x | 62 | Nbre | Employés de terminus et de plate-forme ³ | 11 |
| 110,572,855 | 17,361,331 | 2,466,375 | 22,386,865 | 7,593,175 | x | 2,138,850 | \$ | Salaires et traitements | 12 |
| 28,128 | 26,751 | 18,972 | 29,226 | 27,022 | x | 34,498 | " | Salaires et traitements moyens | 13 |
| 9,910 | 1,576 | 452 | 2,600 | 1,541 | x | 75 | Nbre | Administration et tous les autres employés | 14 |
| 303,648,333 | 45,213,913 | 12,168,517 | 83,818,313 | 51,113,773 | x | 2,095,271 | \$ | Salaires et traitements | 15 |
| 30,641 | 28,689 | 26,921 | 32,238 | 33,169 | x | 27,937 | " | Salaires et traitements moyens | 16 |
| 34,327 | 5,039 | 1,837 | 9,214 | 5,390 | x | 302 | Nbre | Total nombre d'employés | 17 |
| 1,053,763,514 | 142,892,487 | 49,547,738 | 278,490,328 | 166,056,537 | x | 9,116,726 | \$ | Salaires et traitements | 18 |
| 30,698 | 28,357 | 26,972 | 30,225 | 30,808 | x | 30,188 | " | Salaires et traitements moyens | 19 |
| 7,647 | 1,493 | 628 | 2,755 | 2,707 | x | 41 | Nbre | Chauffeurs contractants | 20 |
| 819,299,187 | 164,496,886 | 57,209,364 | 289,412,747 | 251,689,275 | x | 5,708,481 | \$ | Versements | 21 |
| 107,140 | 110,179 | 91,098 | 105,050 | 92,977 | x | 139,231 | " | Versements moyens | 22 |

¹ Ne comprend pas les avantages aux employés

² Ne comprend pas les chauffeurs contractants

³ Autres que les employés de bureau

Note: Les données pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon étant confidentielles sont comprises dans le total pour le Canada.

Tableau 2.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Matériel productif en service¹ selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

[illegible]

¹ Ne comprend pas le matériel productif exploité par les chauffeurs contractants

Table 2.8

Motor Carriers of Freight, 1990: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

Tableau 2.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

| | Total Units ¹ | Straight Trucks | | | Road Tractors | | |
|--|-------------------------------|-----------------|----------------------|--|--------------------|----------------------|--|
| | Total des unités ¹ | Camions | | | Tracteurs routiers | | |
| | | Total | Owned & Leased | Operated by Owner Operator | Total | Owned & Leased | Operated by Owner Operator |
| | | | Possédés et loués | Exploités par les chauffeurs contractants | | Possédés et loués | Exploités par les chauffeurs contractants |
| ('000 km) – (en milliers de km) | | | | | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 29 551 | 3 850 | 3 362 | 488 | 25 701 | 11 031 | 14 670 |
| Prince Edward Island – île-du-Prince-Édouard | 31 466 | 618 | 618 | – | 30 848 | 3 663 | 27 184 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 89 044 | 9 630 | 9 294 | 335 | 79 414 | 38 721 | 40 693 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 291 180 | 21 064 | 14 219 | 6 844 | 270 116 | 80 297 | 189 819 |
| Quebec – Québec | 873 694 | 74 443 | 59 731 | 14 712 | 799 251 | 535 995 | 263 256 |
| Ontario | 2 272 592 | 139 862 | 128 615 | 11 247 | 2 132 730 | 1 087 950 | 1 044 780 |
| Manitoba | 473 000 | 12 248 | 9 657 | 2 591 | 460 752 | 225 825 | 234 927 |
| Saskatchewan | 162 652 | 7 829 | 7 100 | 729 | 154 824 | 80 510 | 74 313 |
| Alberta | 766 363 | 47 267 | 40 966 | 6 301 | 719 096 | 360 216 | 358 880 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 463 786 | 42 900 | 26 675 | 16 225 | 420 885 | 164 381 | 256 504 |
| Yukon | 29 001 | 180 | 180 | – | 28 821 | 9 945 | 18 876 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 13 767 | 1 556 | 1 196 | 360 | 12 211 | 8 504 | 3 707 |
| Canada | 5 496 095 | 361 446 | 301 614 | 59 832 | 5 134 649 | 2 607 039 | 2 527 610 |

¹ Some totals may not add due to rounding.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 2.9

Motor Carriers of Freight, 1990: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

Tableau 2.9

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

| | Carriers Reporting | Fuel Consumed | Total Cost | Average Cost per Litre |
|---|-----------------------------|-----------------------|--------------------|---------------------------|
| | Transporteurs déclarants | Carburant consommé | Coût total | Coût moyen par litre |
| | No. - Nbre | Litres | \$ | \$ |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 13 | 9 103 182 | 3,894,271 | .43 |
| Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard | 3 | 2 316 145 | 1,020,833 | .44 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 34 | 27 155 035 | 11,418,220 | .42 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 52 | 56 547 637 | 25,369,040 | .45 |
| Quebec - Québec | 319 | 351 850 390 | 140,447,155 | .40 |
| Ontario | 441 | 636 566 229 | 250,664,525 | .39 |
| Manitoba | 49 | 119 232 105 | 47,463,053 | .40 |
| Saskatchewan | 55 | 53 471 594 | 20,699,445 | .39 |
| Alberta | 175 | 233 965 508 | 85,128,966 | .36 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 199 | 115 816 663 | 43,980,968 | .38 |
| Yukon | 4 | 6 240 760 | 2,133,624 | .34 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 6 | 5 883 883 | 2,986,956 | .51 |
| Canada | 1,350 | 1 618 149 130 | 635,207,056 | .39 |

Table 2.10

Motor Carriers of Freight, 1990: Number of Carriers and Originating Transportation Revenues by Area of Operation, For-Hire Carriers

Tableau 2.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Le nombre de transporteurs routiers et les recettes de transport selon la provenance par région d'activité, camionnage pour compte d'autrui

| Area of Operation | Number of Carriers | Originating Revenues |
|---|-------------------------|------------------------------|
| Région d'activité | Nombre de transporteurs | Recettes selon la provenance |
| | Number - Nombre | Dollars |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 91 | 61,050,000 |
| Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard | 106 | 26,486,172 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 201 | 182,501,172 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 240 | 280,297,809 |
| Quebec - Québec | 655 | 1,551,859,357 |
| Ontario | 734 | 2,860,695,765 |
| Manitoba | 248 | 332,244,467 |
| Saskatchewan | 269 | 271,501,593 |
| Alberta | 411 | 805,049,959 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 406 | 903,561,907 |
| Yukon | 40 | 37,243,056 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 44 | 33,975,800 |
| United States/Other - États-Unis/autre | 558 | 857,194,193 |

Tableau 2.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Bilan, camionnage pour compte d'autrui

| Ontario | Manitoba | Saskatchewan | Alberta | British Columbia Colombie-Britannique | Yukon | Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest | |
|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--|----------|--|--|
| Dollars | | | | | | | |
| 85,870,734 | 3,118,638 | 3,714,965 | 19,526,419 | 23,273,638 | x | 232,361 | Actif: |
| 500,618,363 | 79,003,674 | 29,315,675 | 139,894,498 | 101,463,222 | x | 5,306,572 | Disponibilités: |
| 34,527,745 | 8,579,879 | 3,946,924 | 19,030,862 | 9,801,359 | x | 417,798 | Encaisse, dépôts et placements à court terme |
| 73,149,559 | 11,364,693 | 4,262,086 | 27,137,135 | 24,872,007 | x | 608,092 | Comptes clients |
| | | | | | | | Charges payées d'avance |
| | | | | | | | Matériaux, fournitures et autres disponibilités |
| 694,166,391 | 102,066,885 | 41,239,648 | 205,588,915 | 159,410,233 | x | 6,564,822 | Total, disponibilités |
| 249,826,225 | 35,993,370 | 18,698,003 | 103,756,547 | 35,941,745 | x | 3,710,743 | Immobilisations – Coût original (entreprise de transport): |
| 54,464,114 | 8,119,092 | 6,744,766 | 28,259,573 | 9,229,348 | x | 128,155 | Terrains et bâtiments |
| 1,682,287,692 | 240,322,948 | 87,828,715 | 531,724,331 | 305,083,173 | x | 18,902,953 | Moins amortissement cumulé |
| | | | | | | | Matériel productif – camions, tracteurs, remorques |
| 982,692,727 | 132,843,286 | 49,993,061 | 300,992,537 | 171,320,558 | x | 5,716,699 | Moins amortissement cumulé |
| 189,877,135 | 29,023,287 | 7,461,750 | 60,537,387 | 28,329,461 | x | 828,773 | Autre matériel et biens d'exploitation |
| 109,686,889 | 15,944,037 | 4,246,216 | 35,749,154 | 14,295,115 | x | 266,219 | Moins amortissement cumulé |
| 60,322,596 | 48,711,186 | 2,327,803 | 28,918,337 | 9,402,431 | x | 230,300 | Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport) |
| 27,559,914 | 7,831,120 | 223,728 | 9,103,185 | 2,437,141 | x | 22,305 | Moins amortissement cumulé |
| 241,363,612 | 51,765,617 | 6,369,414 | 99,360,494 | 35,430,575 | x | 144,166 | Autres éléments d'actif (actifs incorporels, placements, frais différés) |
| 1,943,440,008 | 343,145,761 | 102,717,561 | 655,781,565 | 376,315,457 | x | 24,248,379 | Total de l'actif |
| | | | | | | | Passif: |
| 185,116,553 | 43,640,671 | 14,583,545 | 45,275,412 | 27,847,848 | x | 1,967,100 | Passif à court terme: |
| 355,244,041 | 63,442,164 | 19,084,803 | 95,305,488 | 70,570,909 | x | 2,809,888 | Emprunts bancaires |
| 195,631,418 | 25,167,491 | 10,154,858 | 53,426,659 | 39,741,308 | x | 791,083 | Comptes fournisseurs |
| | | | | | | | Dettes à court terme (y compris portion actuelle de l'impôt sur le revenu reporté) |
| 735,992,013 | 132,250,329 | 43,823,204 | 194,007,562 | 138,160,065 | x | 5,568,072 | Total du passif à court terme |
| 35,528,500 | 45,179,160 | 2,284,723 | 23,201,612 | 8,154,816 | x | 404,700 | Dettes à long terme: |
| 283,927,153 | 32,567,325 | 16,840,029 | 105,073,261 | 62,221,516 | x | 5,490,264 | Hypothèques |
| 22,305,660 | 9,281,713 | 814,382 | 4,474,390 | 11,903,089 | x | 214,895 | Emprunts sur le matériel |
| 64,971,555 | 9,444,414 | 2,044,959 | 30,150,609 | 9,335,825 | x | 282,629 | Location-acquisition |
| 230,839,571 | 20,148,870 | 6,548,983 | 71,721,018 | 28,878,007 | x | 6,738,650 | Impôts reportés |
| | | | | | | | Autres emprunts |
| 637,572,434 | 116,621,481 | 28,533,076 | 234,620,892 | 120,493,250 | x | 13,131,139 | Total, dettes à long terme |
| 1,373,564,447 | 248,871,810 | 72,356,280 | 428,628,454 | 258,653,315 | x | 18,699,211 | Total du passif |
| | | | | | | | Avoir des propriétaires: |
| 65,806,303 | 8,787,215 | 1,475,687 | 33,431,607 | 3,356,848 | x | - | Capital-actions – actions privilégiées |
| 173,331,598 | 43,679,003 | 1,773,622 | 28,373,161 | 4,940,465 | x | 191,222 | Capital-actions – actions ordinaires |
| 314,553,341 | 41,787,172 | 25,700,284 | 155,792,417 | 101,808,331 | x | 2,980,604 | Bénéfices non répartis |
| 16,184,411 | 20,560 | 1,411,689 | 9,555,926 | 7,556,497 | x | 2,377,342 | Autre excédent |
| 569,875,651 | 94,273,951 | 30,361,281 | 227,153,111 | 117,662,142 | x | 5,549,168 | Total de l'avoir des propriétaires |
| 1,943,440,008 | 343,145,761 | 102,717,561 | 655,781,565 | 376,315,457 | x | 24,248,379 | Total du passif et avoir des propriétaires |

Note: Les données pour l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon étant confidentielles sont comprises dans le total pour le Canada. Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Chapter 3

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1991

The Motor Carrier Freight Quarterly Survey provides timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry.

The survey covers all for-hire trucking carriers with annual gross operating revenues of \$1 million or more.

This chapter is divided into two sections:

Section 1 will describe the 1991 results for the "Large Carrier" segment of the for-hire trucking industry; those carriers earning \$25 million or more in annual operating revenues.

Section 2 contains 1991 data for all for-hire trucking carriers earning \$1 million or more annually.

Section 1

Large Carriers

At year-end, there were 47 large for-hire carriers operating in the industry. Their operating revenues accumulated to \$3.1 billion, a decrease of 3.1 % from \$3.2 billion earned by 46 large carriers in 1990. These carriers represented 38.3 % of the total revenues for 1991.

Average revenue per carrier, in 1991, amounted to just over \$66 million, a decrease from \$69.6 million earned per carrier in 1990.

Operating expenses incurred by the large carriers also amounted to \$3.1 billion, resulting in an operating ratio of 1.00, well below the ratio of .99 achieved in 1990.

As shown in Table 3.1, the operating ratios achieved by the large carriers were slightly better in the second and third quarters of 1991. Although the data are not seasonally adjusted, reasons behind this improvement can be explained by the increased transportation activity during the spring and summer as well as the increased costs experienced in the winter months.

Domestic movements accounted for 82.1 % of the total revenues earned in 1991 up from 80.9 % in 1990. This indicates a drop in the level of international activity from 19.1 % in 1990 to 17.9 % in 1991 for Canadian domiciled carriers.

¹ For further information describing the sample design, collection and estimation methodology, please refer to chapter 8 – Methods, and Data Quality.

Chapitre 3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1991

L'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises permet aux analystes d'obtenir des données courantes sur la performance du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

L'enquête couvre tous les transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de \$1 million ou plus.

Le chapitre 3 comporte deux parties:

La **partie 1** présente les résultats de 1991 pour les "grandes entreprises" de camionnage pour compte d'autrui, c'est-à-dire celles qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de \$25 millions ou plus.

La **partie 2** fournit des données pour 1991 sur tous les transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes annuelles de \$1 million ou plus.

Partie 1

Grandes Entreprises

À la fin de l'année, on dénombrait 47 grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Leurs recettes se sont chiffrées à \$3,1 milliards, une baisse de 3,1 % par rapport aux recettes de \$3,2 milliards générées par les 46 grandes entreprises dénombrées en 1990. En 1991, ces transporteurs ont représenté 38,3 % des recettes totales.

En 1991, les transporteurs ont généré des recettes moyennes d'un peu plus de \$66 millions, un recul par rapport aux recettes de \$69.6 millions enregistrées en 1990.

Les dépenses d'exploitation des grands transporteurs se sont chiffrées à \$3,1 milliards, ce qui a résulté en un ratio d'exploitation de 1.00 presque inchangé du ratio de .99 observé en 1990.

Comme le montre le tableau 3.1, les grands transporteurs ont enregistré de meilleurs ratios au cours des deuxième et troisième trimestres de 1991. Bien que les données ne soient pas désaisonnalisées, on attribue ce meilleur rendement à l'accroissement de l'activité du transport au cours du printemps et de l'été, et à la hausse des coûts au cours des mois d'hiver.

Les mouvements intérieurs ont figuré pour 82,1 % des recettes totales générées en 1991, ce qui représente une hausse par rapport au taux de 80,9 % observé en 1990. On constate une chute du niveau d'activité internationale qui est passé de 19,1 % en 1990 à 17,9 % en 1991.

¹ Le chapitre 8 – Méthodes et Qualité des données – fournit plus de renseignements sur le plan d'échantillonnage, sur les méthodes de collecte et d'estimation.

Figure 3.1

Revenues and Expenses, Large Carriers, 1991

Figure 3.1

Recettes et dépenses, grands transporteurs, 1991

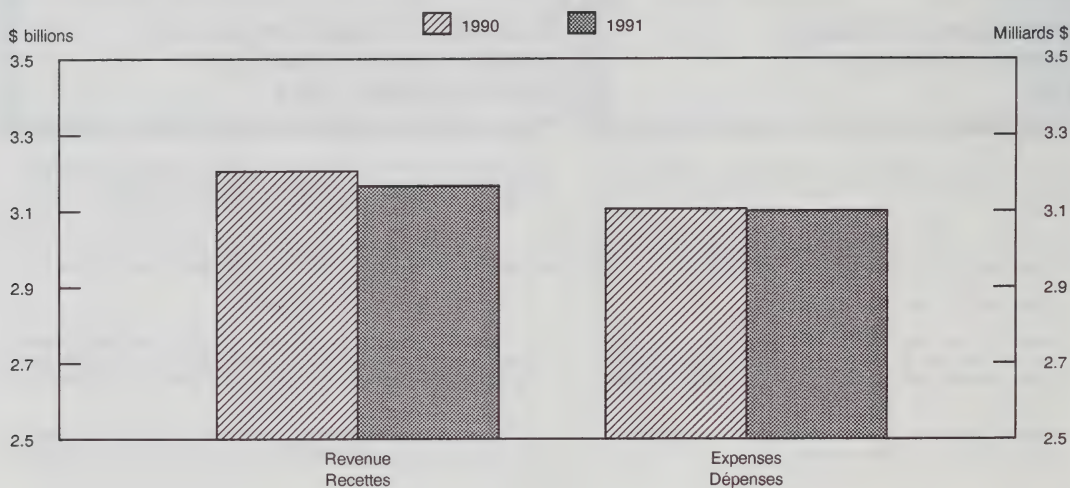


Figure 3.2

Distribution of Total Operating Revenues, Large Carriers, 1991

Figure 3.2

Répartition des recettes d'exploitation totales, grands transporteurs, 1991

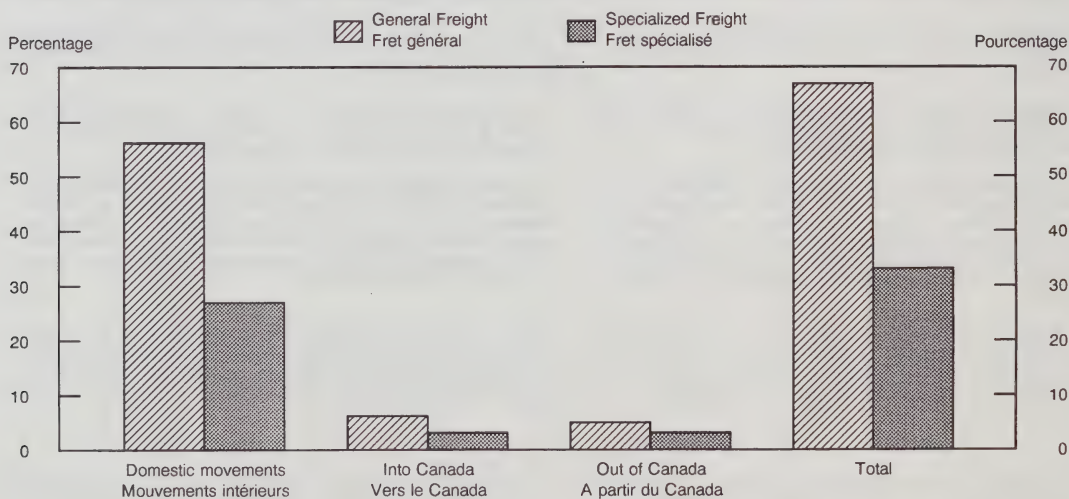
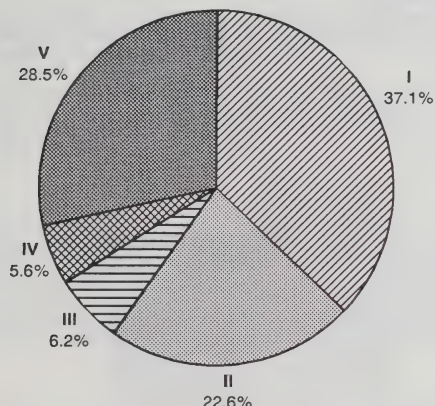


Figure 3.3

Operating Expenses, Large Carriers, 1991



By the fourth quarter of 1991, there were a total of 29 general freight carriers and 18 specialized freight carriers. General freight accounted for 66.4 % of the total revenues, most of which was domestic in nature (83.5 %). In total, movements into Canada exceeded those out of Canada by 15.4 %.

Salaries and wages was the predominant expense incurred by the large carriers, accounting for \$1.2 billion or 37 % of the total operating expenses. Payments to owner operators were next at 22.6 %. Other expenses accounted for \$0.9 billion, or 28 % of the total.

Section 2

All Carriers

In total, there were 1,438 for-hire carriers earning \$1 million or more in operating revenues. In 1991, these revenues amounted to \$8.1 billion, a decline of 3.2 % from \$8.4 billion earned in 1990. The corresponding operating expenses for 1991 totalled \$7.9 billion resulting in an operating ratio of .97 which was consistent with 1990 (.98).

Revenues generated from domestic movements declined slightly from 82.0 % in 1990 to 81.5 % in 1991. Northbound movements into Canada generated 3.7 % more revenue than southbound movements (see Table 3.2).

Of the 1,438 carriers operating in 1991, average revenue per carrier totalled \$5.6 million, a decrease of 8.2 % from \$6.1 million earned per carrier in 1990, when 1,361 carriers were included in the survey.

Salaries and wages was the major expense incurred by "all carriers", accounting for \$2.6 billion or 32.5 % of the total operating expenses. This remained consistent with that of 1990. Other expenses and payments to owner operators followed with 29.1 % and 24.9 % respectively.

Figure 3.3

Dépenses d'exploitation, grands transporteurs, 1991

- I Wages
Rémunération
- II Owner operators
Chauffeurs contractants
- III Fuel
Carburant
- IV Other purchased transportation
Autres achats liés au transport
- V Other Expenses
Autres dépenses

Au quatrième trimestre de 1991, on dénombrait 29 transporteurs de marchandises générales et 18 transporteurs de marchandises spécialisées. Les premiers ont représenté 66,4 % des recettes totales; les mouvements intérieurs ont figuré pour 83,5 % des recettes. Au total, les mouvements à destination du Canada ont surpassé de 15,4 % ceux en provenance du Canada.

Les traitements et les salaires ont représenté les principales dépenses des grands transporteurs, soit \$1,2 milliard ou 37 % des dépenses d'exploitation totales. Les paiements aux chauffeurs contractants ont représenté 22,6 %, suivi du carburant à 6,2 %. Les autres dépenses ont figuré pour 28,5 %, soit \$0,9 milliard des dépenses totales.

Partie 2

Tous les transporteurs

En 1991, on a dénombré 1,438 transporteurs pour compte d'autrui ayant généré des recettes d'exploitation de \$1 million ou plus. Les recettes se sont chiffrées à \$8,1 milliards en 1991, une baisse de 3,2 % par rapport aux recettes de \$8,4 milliards générées en 1990. Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$7,9 milliards en 1991, ce qui a donné un ratio d'exploitation de .97 soit presque le même qu'en 1990 (.98).

Les recettes provenant des mouvements intérieurs ont chuté légèrement pour passer de 82,0 % en 1990 à 81,5 % en 1991. Les mouvements internationaux à destination du Canada ont généré des recettes de 3,7 % supérieures à celles des mouvements en provenance du Canada (voir le tableau 3.2).

En 1991, les recettes moyennes des 1,438 transporteurs ont été établies à \$5,6 millions, un recul de 8,2 % par rapport aux recettes moyennes de \$6,1 millions enregistrées en 1990. On avait alors dénombré 1,361 transporteurs.

Pour l'ensemble des transporteurs, ce sont les traitements et les salaires qui ont représenté la catégorie de dépenses les plus élevées avec \$2,6 milliards ou 32,5 % des dépenses d'exploitation totales. Ce pourcentage est semblable à celui observé en 1990. Viennent ensuite les autres dépenses et les paiements aux chauffeurs contractants avec 29,1 % et 24,9 % des dépenses respectivement.

Figure 3.4

Revenues and Expenses, All Carriers, 1991

Figure 3.4

Recettes et Dépenses, tous les transporteurs, 1991

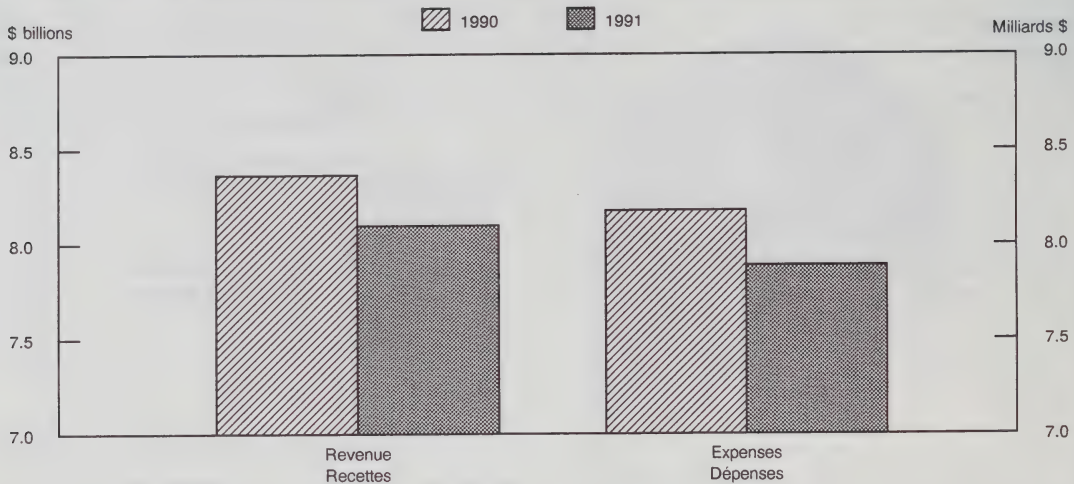


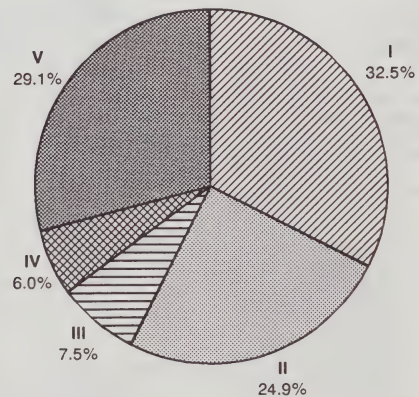
Figure 3.5

Operating Expenses, All Carriers, 1991

Figure 3.5

Dépenses d'exploitation, tous les transporteurs, 1991

- I Wages
Rémunération
- II Owner operators
Chauffeurs contractants
- III Fuel
Carburant
- IV Other purchased transportation
Autres achats liés au transport
- V Other Expenses
Autres dépenses



As can be seen in Figure 3.6, Ontario domiciled carriers accounted for the greatest proportion of revenue earned with \$3.4 billion or 42.3 % of the total. This share was an increase from 40.5 % obtained in 1990. Quebec was second with \$1.5 billion or 18.3 %, followed by Alberta and British Columbia with \$1.1 billion and \$0.7 billion, respectively.

However, in terms of operating ratio, carriers domiciled in British Columbia recorded an operating ratio of .95, compared to .96 for Quebec carriers and .99 for Ontario.

Total distance travelled throughout 1991 amounted to 5.4 billion kilometres, generating \$1.49 per kilometre. This was a decrease of 9.4 % from 6 billion kilometres travelled in 1990 which generated \$1.40 per kilometre.

Comme on peut le constater à la figure 3.6, les transporteurs domiciliés en Ontario ont représenté la plus grande part des recettes générées \$3,4 milliards ou 42,3 % des recettes totales. Il s'agit d'une hausse par rapport au taux de 40,5 % enregistré en 1990. Le Québec occupe le deuxième rang avec \$1,5 milliard ou 18,3 % des recettes, suivi de l'Alberta et de la Colombie-Britannique avec \$1,1 milliard et \$0,7 milliard respectivement.

Toutefois, au niveau du ratio d'exploitation, les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique ont enregistré un ratio de .95 par rapport à .96 pour le Québec et .99 pour l'Ontario.

En 1991, la distance totale parcourue s'est établie à 5,4 milliards de kilomètres, pour des recettes de \$1,49 le kilomètre. Il s'agit d'une diminution de 9,4 % par rapport aux 6 milliards de kilomètres parcourus en 1990 avec \$1,40 le kilomètre.

Figure 3.6

**Revenues and Expenses, All Carriers,
by Province of Domicile, 1991**

Figure 3.6

**Recettes et dépenses, tous les transporteurs,
selon la province de domicile, 1991**

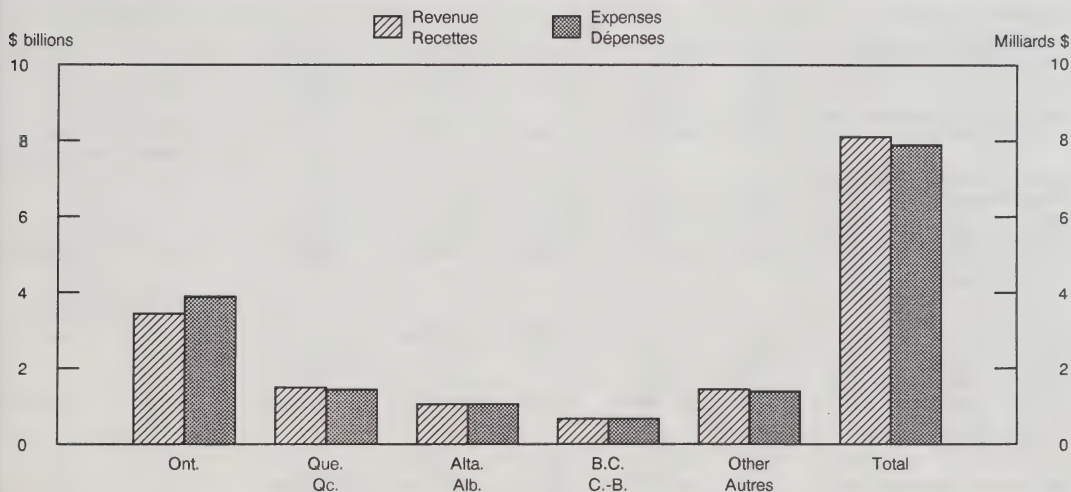


Table 3.1

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1991, Summary Statistics

| | First Quarter | | | Second Quarter | | |
|---|--------------------------|------------------------------|---------|--------------------------|------------------------------|---------|
| | Premier trimestre | | | Deuxième trimestre | | |
| | General Freight Carriers | Specialized Freight Carriers | Total | General Freight Carriers | Specialized Freight Carriers | Total |
| | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | |
| No. of Carriers – Nombre de transporteurs | 32 | 19 | 51 | 31 | 19 | 50 |
| | \$'000 | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | | | | | | |
| Domestic – Mouvements intérieurs | 424,675 | 192,865 | 617,540 | 440,900 | 216,515 | 657,415 |
| International – Mouvements internationaux | | | | | | |
| Into Canada – vers le Canada | 50,412 | 23,899 | 74,312 | 52,273 | 24,534 | 76,808 |
| Out of Canada – à partir du Canada | 34,634 | 29,824 | 64,458 | 37,105 | 29,261 | 66,365 |
| Total Operating revenues – Total, recettes d'exploitation | 509,721 | 246,588 | 756,310 | 530,278 | 270,310 | 800,588 |
| Operating expenses – Dépenses d'exploitation | | | | | | |
| Salaries and wages – Rémunération (y compris les avantages sociaux) | 203,304 | 77,619 | 280,923 | 206,931 | 83,584 | 290,515 |
| Fuel Expenses (excluding fuel used by owner-operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs-contractants) | 31,528 | 19,869 | 51,396 | 28,603 | 18,180 | 46,783 |
| Owner operator expenses (including fuel supplied) – Dépenses de chauffeurs-contractants (y compris le carburant fourni) | 112,206 | 65,939 | 178,145 | 116,962 | 64,058 | 181,020 |
| Other purchased transportation – Autres achats liés au transport de marchandises | 36,637 | 6,379 | 43,016 | 37,733 | 6,604 | 44,337 |
| Other expenses – Autres dépenses | 138,657 | 74,136 | 212,795 | 142,882 | 86,173 | 229,056 |
| Total Operating expenses – Total, dépenses d'exploitation | 522,332 | 243,942 | 766,275 | 533,111 | 258,599 | 791,711 |
| | '000 km | | | | | |
| Distance travelled – Distance parcourue | | | | | | |
| by company employees – par les employés de la société | 131 699 | 95 098 | 226 797 | 133 364 | 95 925 | 229 289 |
| by owner operators – par les chauffeurs-contractants | 162 531 | 88 756 | 251 287 | 164 907 | 91 182 | 256 089 |
| Total Distance Travelled – Total, distance parcourue | 294 230 | 183 854 | 478 084 | 298 271 | 187 107 | 485 378 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 1.03 | 0.99 | 1.01 | 1.01 | 0.96 | 0.99 |

Table 3.2

Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile, All Carriers, 1991

| Province or Territory of Domicile | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | Que. | Ont. | Man. |
|-----------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|----------------|----------------|--------------|
| | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | Qc. | | |
| \$'000,000 | | | | | | | |
| Operating Revenues | | | | | | | |
| Domestic Movements | | | | | | | |
| Quarter 1 | 10.0 | 8.6 | 24.5 | 73.3 | 292.4 | 661.7 | 111.8 |
| Quarter 2 | 13.1 | 8.4 | 27.6 | 88.5 | 317.7 | 632.0 | 118.0 |
| Quarter 3 | 14.8 | 6.9 | 35.6 | 85.8 | 294.7 | 692.3 | 128.1 |
| Quarter 4 | 10.0 | 8.6 | 30.4 | 75.5 | 292.4 | 664.3 | 111.8 |
| Total | 47.9 | 32.5 | 118.1 | 323.1 | 1,197.2 | 2,650.3 | 469.7 |
| International Movements | | | | | | | |
| Into Canada | | | | | | | |
| Quarter 1 | 0.9 | 0.7 | 6.6 | 7.6 | 32.1 | 104.8 | 8.8 |
| Quarter 2 | 0.6 | 0.7 | 7.0 | 9.2 | 31.2 | 108.3 | 10.2 |
| Quarter 3 | 0.3 | 0.3 | 0.6 | 7.2 | 33.8 | 102.3 | 9.7 |
| Quarter 4 | 0.9 | 0.7 | 2.2 | 6.2 | 32.1 | 104.4 | 8.8 |
| Total | 2.7 | 2.4 | 16.4 | 30.2 | 129.2 | 419.8 | 37.5 |
| International Movements | | | | | | | |
| Out of Canada | | | | | | | |
| Quarter 1 | 0.1 | 0.2 | 2.8 | 10.4 | 36.8 | 88.8 | 9.1 |
| Quarter 2 | 0.1 | 0.2 | 3.2 | 11.9 | 38.0 | 93.6 | 10.3 |
| Quarter 3 | 0.3 | 0.5 | 1.7 | 13.1 | 40.9 | 85.2 | 11.2 |
| Quarter 4 | 0.1 | 0.2 | 1.3 | 9.8 | 36.8 | 89.6 | 9.1 |
| Total | 0.6 | 1.1 | 9.0 | 45.2 | 152.5 | 357.2 | 39.7 |
| Total Operating Revenues | | | | | | | |
| Quarter 1 | 11.0 | 9.5 | 34.0 | 91.4 | 361.4 | 855.3 | 129.7 |
| Quarter 2 | 13.8 | 9.3 | 37.8 | 109.6 | 387.0 | 833.9 | 138.5 |
| Quarter 3 | 15.3 | 7.7 | 38.0 | 106.2 | 369.5 | 879.8 | 149.0 |
| Quarter 4 | 11.0 | 9.5 | 33.9 | 91.4 | 361.4 | 858.3 | 129.7 |
| Total | 51.1 | 36.0 | 143.7 | 398.6 | 1,479.3 | 3,427.3 | 546.9 |
| Total Operating Expenses | | | | | | | |
| Quarter 1 | 12.5 | 9.2 | 33.4 | 87.9 | 358.2 | 854.2 | 129.2 |
| Quarter 2 | 15.0 | 9.3 | 33.8 | 104.6 | 356.5 | 820.1 | 136.4 |
| Quarter 3 | 14.9 | 7.6 | 34.8 | 100.5 | 351.3 | 852.3 | 144.6 |
| Quarter 4 | 12.5 | 9.2 | 33.3 | 87.9 | 358.2 | 857.3 | 129.2 |
| Total | 54.9 | 35.3 | 135.3 | 380.9 | 1,424.2 | 3,383.9 | 539.4 |
| Operating Ratio | | | | | | | |
| Quarter 1 | 1.14 | 0.97 | 0.98 | 0.96 | 0.99 | 1.00 | 1.00 |
| Quarter 2 | 1.09 | 1.00 | 0.90 | 0.95 | 0.92 | 0.98 | 0.99 |
| Quarter 3 | 0.97 | 0.99 | 0.92 | 0.95 | 0.95 | 0.97 | 0.97 |
| Quarter 4 | 1.14 | 0.97 | 0.98 | 0.96 | 0.99 | 1.00 | 1.00 |
| Total | 1.07 | 0.98 | 0.94 | 0.96 | 0.96 | 0.99 | 0.99 |

Tableau 3.2

Recettes et Dépenses selon la province ou le territoire de domicile, tous les transporteurs, 1991

| Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon | N.W.T. T.N.-O. | Total | Province ou territoire de domicile |
|------------|---------------|---------------|-------|-------------------|---------|--|
| \$'000,000 | | | | | | |
| | | | | | | Recettes d'exploitation - Mouvements intérieurs |
| 42.8 | 224.7 | 155.9 | 0.9 | 5.3 | 1,612.1 | Trimestre 1 |
| 40.0 | 214.6 | 150.9 | 0.7 | 5.6 | 1,617.4 | Trimestre 2 |
| 46.6 | 278.1 | 158.1 | 1.2 | 6.9 | 1,749.3 | Trimestre 3 |
| 43.1 | 224.7 | 155.9 | 0.9 | 5.3 | 1,623.0 | Trimestre 4 |
| 172.5 | 942.1 | 620.8 | 3.7 | 23.1 | 6,601.8 | Total |
| | | | | | | Mouvements internationaux vers le Canada |
| 3.4 | 15.0 | 7.7 | 0.7 | - | 188.5 | Trimestre 1 |
| 9.0 | 19.0 | 8.2 | - | - | 203.5 | Trimestre 2 |
| 3.4 | 16.4 | 12.3 | - | - | 186.5 | Trimestre 3 |
| 3.4 | 15.0 | 7.7 | 0.7 | - | 182.2 | Trimestre 4 |
| 19.2 | 65.4 | 35.9 | 1.4 | - | 760.7 | Total |
| | | | | | | Mouvements internationaux à partir du Canada |
| 3.2 | 16.0 | 7.1 | 5.9 | - | 180.4 | Trimestre 1 |
| 3.8 | 21.1 | 7.5 | 1.5 | - | 191.3 | Trimestre 2 |
| 4.3 | 14.2 | 7.6 | 6.0 | - | 185.0 | Trimestre 3 |
| 2.9 | 16.0 | 7.1 | 5.9 | - | 178.8 | Trimestre 4 |
| 14.2 | 67.3 | 29.3 | 19.3 | - | 550.5 | Total |
| | | | | | | Total, recettes d'exploitation |
| 49.4 | 255.7 | 170.7 | 7.5 | 5.3 | 1,981.1 | Trimestre 1 |
| 52.8 | 254.8 | 166.7 | 2.3 | 5.8 | 2,012.3 | Trimestre 2 |
| 54.3 | 308.7 | 178.0 | 7.2 | 6.9 | 2,120.7 | Trimestre 3 |
| 49.4 | 255.7 | 170.7 | 7.5 | 5.3 | 1,984.0 | Trimestre 4 |
| 205.9 | 1,074.9 | 686.1 | 24.5 | 23.3 | 8,098.1 | Total |
| | | | | | | Total, dépenses d'exploitation |
| 47.9 | 247.0 | 163.1 | 6.3 | 5.5 | 1,954.5 | Trimestre 1 |
| 50.4 | 252.2 | 157.5 | 2.1 | 5.7 | 1,943.6 | Trimestre 2 |
| 50.2 | 299.1 | 165.9 | 6.2 | 6.6 | 2,034.1 | Trimestre 3 |
| 47.9 | 247.0 | 164.7 | 6.3 | 5.5 | 1,959.2 | Trimestre 4 |
| 196.4 | 1,045.3 | 651.2 | 20.9 | 23.3 | 7,891.4 | Total |
| | | | | | | Ratio d'exploitation |
| 0.97 | 0.97 | 0.96 | 0.84 | 1.04 | 0.99 | Trimestre 1 |
| 0.96 | 0.99 | 0.95 | 0.91 | 0.98 | 0.97 | Trimestre 2 |
| 0.92 | 0.97 | 0.93 | 0.86 | 0.96 | 0.96 | Trimestre 3 |
| 0.97 | 0.97 | 0.97 | 0.84 | 1.04 | 0.99 | Trimestre 4 |
| 0.95 | 0.97 | 0.95 | 0.85 | 1.00 | 0.97 | Total |

Table 3.3
Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All Carriers, Summary Tabulations, 1991

Tableau 3.3
Enquête trimestrielle sur tous les transporteurs de marchandises, Totalisations sommaires, 1991

| | Quarter - Trimestre | | | | Year-to-Date Total cumulatif |
|---|---------------------|--------------|--------------------|--------------|---------------------------------|
| | First | Second | Third | Fourth | |
| | Premier | Deuxième | Troisième | Quatrième | |
| No. of Carriers sampled - Nombre de transporteurs échantillonnés | 449 | 449 | 449 | 449 | - |
| No. of Carriers represented - Nombre de transporteurs | 1,438 | 1,438 | 1,438 | 1,438 | - |
| Operating Revenues - Recettes d'exploitation | | | \$'000,000 | | |
| Domestic - Mouvements intérieurs | 1,612 | 1,617 | 1,749 | 1,623 | 6,601 |
| International - Mouvements internationaux | | | | | |
| Into Canada - vers le Canada | 189 | 204 | 187 | 182 | 762 |
| Out of Canada - à partir du Canada | 180 | 191 | 185 | 179 | 735 |
| Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation | 1,981 | 2,012 | 2,121 | 1,984 | 8,098 |
| Operating expenses - Dépenses d'exploitation | | | | | |
| Salaries and wages - Rémunération (y compris les avantages sociaux) | 630 | 602 | 680 | 653 | 2,565 |
| Fuel Expenses (excluding fuel used by owner operators) - Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs-contractants) | 152 | 139 | 146 | 153 | 590 |
| Owner operator expenses (including fuel supplied) - Dépenses des chauffeurs-contractants (y compris le carburant fourni) | 482 | 512 | 492 | 479 | 1,965 |
| Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises | 117 | 112 | 126 | 118 | 473 |
| Other expenses - Autres dépenses | 573 | 578 | 591 | 556 | 2,298 |
| Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation | 1,954 | 1,943 | 2,035 | 1,959 | 7,891 |
| Distance travelled | | | '000 000 km | | |
| by company employees - par les employés de la société | 696 | 688 | 757 | 704 | 2 845 |
| by owner operators - par les chauffeurs-contractants | 630 | 667 | 658 | 621 | 2 576 |
| Total distance travelled - Total, distance parcourue | 1 326 | 1 355 | 1 415 | 1 325 | 5 421 |
| Operating Ratio - Ratio d'exploitation | 0.99 | 0.97 | 0.96 | 0.99 | 0.97 |

Chapter 4

Commodity Origin and Destination Statistics

Chapitre 4

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Domestic For-hire Trucking Activity

Camionnage pour compte d'autrui – trafic intérieur

Introduction

The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey measures the output of the Canadian intercity for-hire trucking industry by producing estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements of distances greater than 25 kilometres. Output measures such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight Survey (Chapter 2). **Canadian-domiciled** for-hire trucking companies with annual intercity freight revenues of \$1.0 million or more make up the frame for this survey. This threshold of revenues is different from the 1989 survey when carriers with annual intercity freight revenues greater than \$500,000 were selected. This change resulted in about 400 companies being excluded from the survey frame; these companies represent approximately \$270 million of intercity trucking revenues (roughly 4 % of the intercity revenues represented by the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey). Caution is advised for comparisons between the 1990 and 1989 survey results.

For more information describing the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to **Chapter 8**.

Origin and Destination traffic

National Overview

Reflecting the slow down in the economy in 1990, revenues of Canadian domiciled carriers in this survey dropped 8.6% to \$5.0 billion for domestic intercity freight service after four years of growth.

- Tonnage transported also dropped to 149.3 million tonnes in 1990, from 162.5 million tonnes in 1989.
- The number of shipments carried also declined in 1990 reaching 26.6 million, a drop of 14.9 % from 31.3 million shipments in 1989.
- Average revenue per shipment (\$186) increased, over 1989 levels (\$174).
- The average weight per shipment (5 611 kg) has also increased compared to 1989 (5 193 kg).

Introduction

L'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour but de mesurer l'activité du secteur canadien du camionnage interurbain pour compte d'autrui et de produire des estimations des recettes, du tonnage et du nombre de tonnes-kilomètres pour les mouvements de marchandises effectués sur une distance de plus de 25 kilomètres. Certaines mesures de rendement comme les recettes par tonne, les recettes par expédition et le poids par expédition sont également établies à partir des estimations.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (Chapitre 2). Il englobe les entreprises de camionnage **domiciliées au Canada** qui génèrent des recettes annuelles de \$1,0 million ou plus du transport interurbain de marchandises. En 1989, on avait sélectionné des entreprises de camionnage qui généraient des recettes de plus de \$500 000. Suite à cette modification, environ 400 entreprises ont été exclues de la base de sondage. Elles représentent des recettes du transport interurbain d'environ \$270 millions (à peu près 4 % des recettes du transport interurbain enregistrées dans le cadre de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)). Il faut faire preuve de prudence lorsque l'on compare les résultats de 1989 et de 1990.

Pour plus de renseignements sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), ses méthodes et la fiabilité des estimations, consulter le **Chapitre 8**.

Origine et destination du trafic

Aperçu national

Avec le ralentissement de l'économie observé en 1990, les recettes des transporteurs domiciliés au Canada et tirées du transport interurbain de marchandises ont chuté de 8,6 % pour s'établir à \$5,0 milliards, après avoir augmenté pendant quatre ans.

- Le tonnage transporté a également diminué pour passer de 162,5 millions de tonnes en 1989 à 149,3 millions de tonnes en 1990.
- Le nombre d'expéditions a par ailleurs fléchi en 1990 pour s'établir à 26,6 millions, soit une baisse de 14,9 % par rapport à 1989 (31,3 millions).
- Les recettes moyennes par expédition (\$186) ont progressé par rapport à 1989 (\$174).
- Le poids moyen d'une expédition a également augmenté pour passer de 5 193 kilogrammes en 1989 à 5 611 kilogrammes en 1990.

Table 4.1

For-hire Trucking, 1987 to 1990: Selected Estimates

| | | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 |
|---|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Revenues - Recettes | \$000,000 | 4,868 | 5,184 | 5,443 | 4,976 |
| Tonnes - Tonnes | '000 000 | 169 | 177 | 162 | 149 |
| Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres | '000 000 | 57 320 | 57 888 | 54 405 | 54 700 |
| Shipments - Livraisons | '000 | 28,128 | 30,137 | 31,281 | 26,612 |
| Revenues/Shipments ¹ - Recettes/Livraison ¹ | \$ | 173 | 172 | 174 | 186 |
| Weight/Shipments ¹ - Poids/Livraison ¹ | kg | 6 000 | 5 877 | 5 193 | 5 611 |

¹ For an explanation of the methods used in calculating these ratios see Methods, Data quality and Limitations section.

¹ La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section Méthodes, qualité et limites des données.

Tableau 4.1

Camionnage pour compte d'autrui, 1987 à 1990: Certaines estimations

| | | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 |
|---|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Revenues - Recettes | \$000,000 | 4,868 | 5,184 | 5,443 | 4,976 |
| Tonnes - Tonnes | '000 000 | 169 | 177 | 162 | 149 |
| Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres | '000 000 | 57 320 | 57 888 | 54 405 | 54 700 |
| Shipments - Livraisons | '000 | 28,128 | 30,137 | 31,281 | 26,612 |
| Revenues/Shipments ¹ - Recettes/Livraison ¹ | \$ | 173 | 172 | 174 | 186 |
| Weight/Shipments ¹ - Poids/Livraison ¹ | kg | 6 000 | 5 877 | 5 193 | 5 611 |

Regional Overview²

All five regions showed declining revenues from commodity movements in 1990 compared to 1989. Movements originating in Ontario showed the largest decrease in revenues generated.

The volume of tonnage originating from the Prairie region (Manitoba, Saskatchewan and Alberta) remained at the same level as in 1989. Other regions all recorded decreases. Ontario recorded the largest drop (7 million tonnes).

The number of shipments originating in both Ontario and Quebec decreased while the number of shipments from the other regions remained unchanged from 1989.

Intra-regional movements represented the greatest proportion of trucking activity in terms of revenues. In terms of tonnage, 88.5% of the commodities destined to Ontario originated within Ontario; this compares to 86.6% for the Atlantic region; 85.4% for the Prairie region (Manitoba, Saskatchewan and Alberta); 82.5% for the Pacific region (British Columbia, Yukon and Northwest Territories) and 74.6% for Quebec.

In general, intra-regional traffic is dominated by the major commodities or services produced by the region. Southern Ontario has historically been the largest manufacturing area in Canada; therefore, the major commodities transported within Ontario are finished products such as Road Motor Vehicles. The revenues derived from the transport of the Road Motor Vehicles are also a direct result of the geographical proximity to the major auto makers and represented 10.7% of the revenues generated from the movement of goods within Ontario.

Within the Atlantic region and within the Prairie region, Petroleum and Coal Products accounted for the largest proportions of revenues generated and tonnages transported.

Crude Wood Materials accounted for the most revenue generated and tonnage transported within the Pacific region.

Textile Fabricated Materials represented the highest revenue generated within Quebec; while Crude Wood Materials recorded the highest tonnages transported within Quebec.

In terms of inter-regional traffic, General or Unclassified Freight figured prominently in the movements from Ontario and Quebec to all other regions.

² For definitions of the regions, refer to Figure 4.1.

Aperçu régional²

En 1990, les cinq régions choisies ont enregistré des baisses des recettes tirées des mouvements de marchandises par rapport à 1989. L'Ontario a enregistré la plus forte chute à ce titre.

Le tonnage des chargements en provenance de la région des Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Alberta) n'a pas changé par rapport à 1989. Toutes les autres régions ont enregistré une diminution du tonnage, plus particulièrement l'Ontario (7 millions de tonnes).

Le nombre d'expéditions en provenance de l'Ontario et du Québec a régressé, tandis que celui en provenance des autres régions est demeuré inchangé par rapport à 1989.

Les mouvements intrarégionaux ont représenté la plus grande part des activités de camionnage quant aux recettes. Au niveau du tonnage, 88,5 % des marchandises à destination de l'Ontario provenaient de l'Ontario. Les taux sont 86,6 % pour la région de l'Atlantique, 85,4 % pour la région des Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Alberta), 82,5 % pour la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest) et 74,6 % pour le Québec.

De façon générale, le trafic intrarégional est représenté par les principaux produits et services de la région. Le sud de l'Ontario est depuis toujours la plus importante région manufacturière au Canada. Ainsi, les principales marchandises transportées en Ontario sont les produits finis comme les véhicules automobiles routiers. Les recettes tirées du transport des véhicules automobiles routiers résultent directement de la proximité des grands fabricants d'automobiles. Elles ont représenté 10,7 % des recettes tirées des mouvements de marchandises en Ontario.

Dans les régions de l'Atlantique et des Prairies, les produits du pétrole et de la houille ont représenté les recettes et le tonnage les plus élevés.

Dans la région du Pacifique, ce sont les matières de bois brutes qui ont généré les recettes et le tonnage les plus élevés.

Au Québec, les demi-produits en textiles ont représenté les recettes les plus élevées, tandis que les matières de bois brutes ont représenté le tonnage le plus élevé.

Au niveau du trafic interrégional, le fret ordinaire ou non classé a dominé quant aux mouvements de l'Ontario et du Québec vers les autres régions.

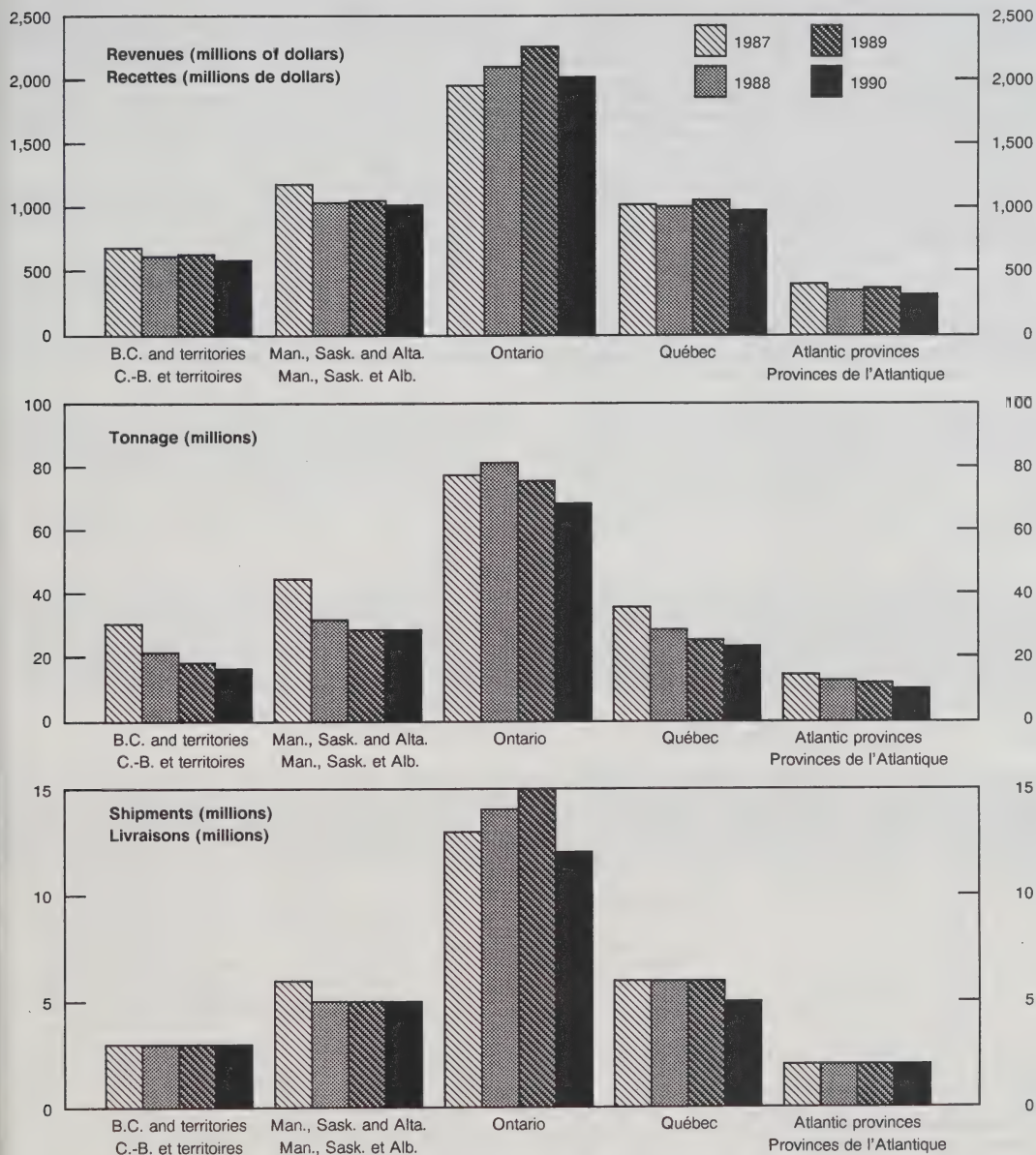
² Les définitions des régions se trouvent à la figure 4.1.

Figure 4.1

For-hire Trucking, 1987-1990: Selected Estimates by Originating Region

Figure 4.1

Camionnage pour compte d'autrui, 1987-1990: Certaines estimations selon la région d'origine



General or Unclassified Freight topped the commodities trucked from the Pacific region to both Ontario and Quebec. From the Pacific region to the Prairie region, Wood Fabricated Materials were dominant. The Atlantic region received mostly Special Industry Machinery.

Petroleum and Coal Products dominated the commodities trucked from the Prairie region to the Pacific region. Petroleum and Coal Products also represented the highest tonnage trucked from the Prairie region to Ontario; whereas, Live Animals accounted for the most revenues generated. Quebec received mostly Meat and Meat Preparations from the Prairie region. The Atlantic region received substantial tonnages of Meat and Meat Preparations; the highest revenues were generated from the movements of Other Household and Personal Equipment.

Ontario shipped mostly General Freight and Unclassified Freight to all other regions. Iron, Steel and Alloys also figured prominently in terms of the tonnage of commodities trucked from Ontario to Quebec.

Quebec shipped mostly General Freight and Unclassified Freight to the other regions. Petroleum and Coal Products figured prominently in terms of the tonnage of commodities trucked from Quebec to Ontario. Wood Fabricated Materials and Textile Fabricated Materials were prominent in the tonnages shipped between Quebec and the Atlantic region.

Other Household and Personal Equipment was prominent in the commodities trucked from the Atlantic region to the Pacific and Prairie regions. Ontario received mostly Meat and Meat Preparations from the Atlantic region.

Provincial Overview

The proportion of revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments represented by four provinces – Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta – remained virtually unchanged compared to 1989.

These four provinces represented 90 % of all **intra-provincial** revenues and 88 % of the tonnage, tonne-kilometres and shipments.

Le fret ordinaire ou non classé a dominé également quant aux mouvements de la région du Pacifique vers l'Ontario et le Québec. De la région du Pacifique vers la région des Prairies, ce sont les demi-produits en bois qui ont dominé. La région de l'Atlantique a reçu surtout des machines industrielles spéciales.

De la région des Prairies vers la région du Pacifique, on a enregistré surtout des chargements de produits du pétrole et de la houille. Ces produits ont aussi représenté le plus fort tonnage des marchandises expédiées des Prairies vers l'Ontario; par ailleurs, les animaux vivants ont représenté les plus fortes recettes. Le Québec a reçu surtout des viandes et des préparations à base de viandes de la région des Prairies. La région de l'Atlantique a reçu un tonnage assez élevé de ces mêmes produits. Les recettes les plus élevées ont été tirées des mouvements des autres articles ménagers et personnels.

L'Ontario a acheminé principalement du fret ordinaire ou non classé vers les autres régions. Quant au tonnage des marchandises transportées de l'Ontario vers le Québec, on a observé surtout des chargements de fer, d'acier et d'alliages.

Le Québec a surtout acheminé du fret ordinaire ou non classé vers les autres régions. On a enregistré un tonnage élevé de produits du pétrole et de la houille du Québec vers l'Ontario, ainsi qu'un tonnage également élevé de demi-produits en bois et de demi-produits en textiles transportés du Québec vers la région de l'Atlantique.

Les autres articles ménagers et personnels ont dominé quant aux marchandises transportées de la région de l'Atlantique vers les régions du Pacifique et des Prairies. L'Ontario a reçu principalement des viandes et des préparations à base de viandes en provenance de la région de l'Atlantique.

Aperçu provincial

La part des recettes, du tonnage, du nombre de tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions pour les quatre provinces, soit l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta, est demeurée pratiquement inchangée par rapport à 1989.

Ces quatre provinces ont représenté 90 % de toutes les recettes **intraprovinciales** et 88 % du tonnage, du nombre de tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions.

Table 4.2
For-hire Trucking, 1990: Intraprovincial Traffic

Tableau 4.2
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Volume de transport intraprovincial

| | Revenues | Share of Total | Tonnes | Share of Total | Tonne-Kilometres | Share of Total | Shipments | Share of Total |
|---|--------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|---------------|----------------|
| | Recettes | Part du total | | Part du total | Tonnes-kilomètres | Part du total | Livraisons | Part du total |
| | \$'000,000 | % | '000 | % | '000 000 | % | '000 | % |
| Ontario | 1,211 | 45.6 | 60 898 | 50.6 | 9 464 | 39.7 | 9,129 | 50.2 |
| Quebec – Québec | 513 | 19.3 | 18 225 | 15.2 | 4 082 | 17.1 | 3,279 | 18.0 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 346 | 13.0 | 13 252 | 11.0 | 3 823 | 16.0 | 1,873 | 10.3 |
| Alberta | 313 | 11.8 | 13 582 | 11.3 | 3 627 | 15.2 | 1,820 | 10.0 |
| Other Intraprovincial Movements – Autres mouvements intraprovinciaux | 273 | 10.3 | 14 303 | 11.9 | 2 853 | 12.0 | 2,075 | 11.4 |
| Total, Intraprovincial | 2,656 | 100.0 | 120 259 | 100.0 | 23 849 | 100.0 | 18,176 | 100.0 |

Intra-provincial/territorial traffic continued to dominate trucking activity, representing 53.4 % of revenues, 80.5 % of tonnage and 64.2 % of shipments. These figures are down slightly from 1989.

Ontario was the principal destination for almost half (46 %) of the commodities transported within Canada in 1990 remained virtually unchanged from 1989. Ninety percent of the tonnage destined for Ontario also originated in Ontario, the largest proportion for any province.

British Columbia was the second highest in terms of the proportion of intra-provincial traffic, with 81 %. Alberta placed third with intra-provincial traffic of 76.2 %.

Newfoundland, Prince Edward Island, Alberta and the Northwest Territories showed increases in their shares of intra-provincial activity compared to 1989.

Except for the Yukon Territory, the other provinces/territories all recorded decreases in terms of the proportion of tonnage that was transported within the province/territories.

Revenues earned in the movement of commodities destined to Ontario reached \$1.7 billion in 1990, representing 34.5 % of the revenues earned nationally.

In terms of **inter-provincial** traffic, Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia played major roles. Movements between the provinces of Ontario and Quebec still dominated the inter-provincial traffic in 1990. The other variables – tonnes, tonne-kilometres and shipments – remained relatively constant in terms of their shares of the total.

Les mouvements **intraprovinciaux/territoriaux** ont continué de dominer dans le secteur du camionnage, et ont représenté 53,4 % des recettes totales, 80,5 % du tonnage et 64,2 % des expéditions. Ces pourcentages ont chuté quelque peu par rapport à 1989.

En 1990, l'Ontario a été le premier point de destination de près de la moitié (46 %) des marchandises transportées au Canada, proportion pratiquement inchangée par rapport à 1989. Au total, 90 % du tonnage destiné à l'Ontario provenait également de l'Ontario, soit le pourcentage le plus élevé de toutes les provinces.

La Colombie-Britannique a occupé le deuxième rang avec 81 % des mouvements intraprovinciaux, et l'Alberta, le troisième rang, avec 76,2 %.

En 1990, on a enregistré une augmentation, par rapport à 1989, de la part des mouvements intraprovinciaux à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Exception faite du Yukon, les autres provinces et territoires ont déclaré une baisse de la part du tonnage transporté.

Les recettes tirées des mouvements de marchandises destinées à l'Ontario se sont chiffrées à \$1,7 milliard en 1990, ce qui représente 34,5 % des recettes nationales.

Quant aux mouvements **interprovinciaux**, Ontario, Québec, Alberta et Colombie-Britannique ont joué un rôle important. Les mouvements interprovinciaux ont dominé entre les provinces de l'Ontario et du Québec en 1990. La part des autres variables, soit le tonnage, le nombre de tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions, est demeurée relativement stable.

Table 4.3
For-hire Trucking, 1990: Interprovincial Traffic

Tableau 4.3
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Volume de transport interprovincial

| | Revenues | Share of Total | Tonnes | Share of Total | Tonne-Kilometres | Share of Total | Shipments | Share of Total |
|---|--------------|----------------|---------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|----------------|
| | Recettes | Part du total | | Part du total | Tonnes-kilomètres | Part du total | Livraisons | Part du total |
| | \$'000,000 | % | '000 | % | '000 000 | % | '000 | % |
| Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec | 325 | 14.0 | 5 599 | 19.3 | 3 577 | 11.6 | 1,726 | 20.5 |
| Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario | 275 | 11.8 | 4 884 | 16.8 | 2 784 | 9.0 | 1,343 | 15.9 |
| Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta | 138 | 6.0 | 559 | 1.9 | 1 925 | 6.2 | 325 | 3.9 |
| Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique | 135 | 5.8 | 2 288 | 7.9 | 1 864 | 6.0 | 416 | 4.9 |
| Ontario to British Columbia – de l'Ontario à la Colombie-Britannique | 127 | 5.5 | 401 | 1.4 | 1 775 | 5.8 | 301 | 3.6 |
| Other Interprovincial Movements – Autres mouvements interprovinciaux | 1,320 | 56.9 | 15 334 | 52.8 | 18 927 | 61.3 | 4,325 | 51.3 |
| Total, Interprovincial | 2,320 | 100.0 | 29 066 | 100.0 | 30 851 | 100.0 | 8,436 | 100.0 |

- Movements between Ontario and Quebec accounted for 25.8 % of the revenues, 36.1 % of the tonnage and 36.4 % of the shipments for inter-provincial traffic.

Major Population Centres

Not surprisingly, the majority of commodities shipped in Canada are either to or from Census Metropolitan Areas (CMAs).³ (See Tables 4.7 and 4.8). Movements originating in CMAs generated more revenues and represented more shipments than movements destined for CMAs. On the other hand, movements destined for CMAs represented more tonnage carried and more tonne-kilometres performed.

Sixty-two percent of for-hire trucking revenues were generated from traffic originating in CMAs. As destinations, CMAs represented 53.6 % of the total for-hire trucking revenues.

Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMAs in terms of origin and destination traffic. These six CMAs accounted for 75.8 % of the revenues generated from movements originating in CMAs (up from 74.4 % in 1989), and 62.5% of the revenues generated from movements destined for CMAs (61.1 % in 1989).

- Movements originating in Ottawa-Hull placed 17th in the ranking of the 24 CMAs by revenues, well below its 7th place in terms of movements destined to CMAs.

³ Census Metropolitan Area is defined as the main labour market area of an urbanized core having 100,000 or more inhabitants based on the 1981 Census. There were 24 CMAs defined in Canada.

- Les mouvements de marchandises entre l'Ontario et le Québec ont figuré pour 25,8 % des recettes, 36,1 % du tonnage et 36,4 % des expéditions au titre du trafic interprovincial.

Principales agglomérations

Il n'est pas surprenant de constater que la plupart des marchandises transportées au Canada proviennent de régions métropolitaines de recensement (RMR)³ ou y sont destinées (voir Tableaux 4.7 et 4.8). Les mouvements en provenance des RMR ont généré plus de recettes et représenté plus d'expéditions que les mouvements à destination des RMR. Par contre, les mouvements à destination des RMR ont représenté plus de tonnage et de tonnes-kilomètres.

Au total, le trafic en provenance des RMR a figuré pour 62 % des recettes du camionnage pour compte d'autrui. Comme points de destination, les RMR ont compté pour 53,6 % des recettes totales de l'activité du camionnage pour compte d'autrui.

Quant à l'origine et à la destination des marchandises, les villes les plus importantes ont été Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary. Celles-ci ont représenté 75,8 % des recettes tirées des mouvements de marchandises en provenance des RMR (en hausse par rapport à 74,4 % en 1989) et 62,5 % des recettes tirées des mouvements à destination des RMR (en hausse par rapport à 61,1 % en 1989).

- Selon les recettes des mouvements en provenance d'une région, la région d'Ottawa-Hull a occupé le 17^e rang parmi les 24 RMR; elle a toutefois occupé le 7^e rang au titre du nombre des mouvements à destination d'une RMR.

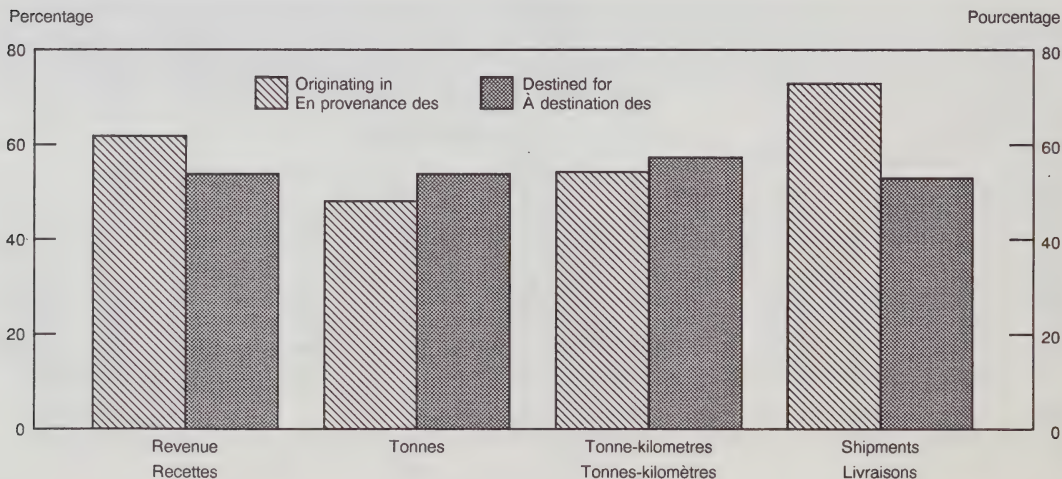
³ La région métropolitaine de recensement est la principale zone du marché du travail d'un noyau urbanisé qui compte 100,000 habitants ou plus, d'après les chiffres de population du Recensement de 1981. On a compté 24 RMR au Canada.

Figure 4.2

For-hire Trucking, 1990: Percentage of Total Activity for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates

Figure 4.2

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Proportion des expéditions totales pour les régions métropolitaines de recensement



Commodity⁴ Movements

The distribution of revenues over the six major commodity sections showed that the trucking industry derived the majority of its transportation revenues (35.2 %) from the transport of Fabricated Materials, Inedible (e.g., Leather, Rubber and Plastic Fabricated Materials, Metal Fabricated Basic Products) and (29.4 %) from End Products, Inedible (e.g., Road Motor Vehicles, Footwear, Printed Matter, Plumbing Equipment). (See Table 4.9.)

Tonnage was concentrated in Fabricated Materials, Inedible (40.0 %) and Crude Materials, Inedible (30.2 %). Fabricated Materials, Inedible represented the most tonne-kilometres with 42.7%. The largest quantity of shipments was for End Products, inedible.

Fabricated Materials, Inedible recorded the highest share of transportation revenues with 35.2 % (\$1.75 billion) compared to 34.2% (\$1.86 billion) in 1989. Fabricated Materials, Inedible also accounted for the largest share of tonnage shipped (40 %) and the most tonne-kilometres travelled (42.7 %). However, this commodity section only accounted for 25.6 % of the total shipments.

End Products, Inedible placed second in terms of transportation revenues generated with \$1.46 billion (29.4 %) in 1990 compared to \$1.78 billion (32.7 %) in 1989. End Products, Inedible accounted for the highest percentage of shipments (42 %) but only 9.9 % of the total tonnage.

Crude Materials, inedible (e.g., Logs and Bolts, Textile Fibres, Metal Ores, Natural Gas) recorded a large share of tonnage with 30.2 % but represented only 6.3 % of the shipments indicating that the Crude Materials, inedible are heavy shipments, relatively fewer in number.

Nine of the top 10 commodity groups based on revenues had also been listed in the top ten in 1989. Cement and Concrete Basic Products were replaced by Fuel Oil which moved into tenth position. General Freight and Broad Woven Fabrics Wholly or in Part Cotton had the largest gains in revenues, up from 1989 by \$162.2 million and \$105.4 million, respectively.

Other Food Preparations which slipped into second place, decreased by \$23.7 million in transportation revenues.

The top 10 commodities represented 35.5 % of total revenues earned by for-hire trucking carriers in the domestic intercity transportation of commodities.

The top 10 commodities, based on tonnage, represented almost half of the total tonnage transported by for-hire trucking carriers in 1990, up slightly from 1989.

The top 10 based on tonne-kilometres represented 37.4 % of the total tonne-kilometres performed by these carriers, while the top ten based on the number of shipments accounted for 42.2 % of all shipments.

Truckload⁵ Versus Less-than-truckload Traffic⁶

One of the main divisions in truck transportation is between truckload and less-than-truckload service.

Mouvements de marchandises⁴

La répartition des recettes parmi les six principaux groupes de produits a révélé que les entreprises de camionnage ont généré la plus grande part de leurs recettes (35,2 %) du transport de demi-produits non comestibles (par ex. cuirs, demi-produits en caoutchouc et en plastique, demi-produits de base en métal) et du transport (29,4 %) de produits finaux non comestibles (par ex. véhicules automobiles routiers, chaussures, imprimés, matériel de plomberie) (voir Tableau 4.9).

Les demi-produits non comestibles (40,0 %) et les matières brutes non comestibles (30,2 %) ont représenté le tonnage le plus élevé. Les demi-produits non comestibles ont représenté le nombre de tonnes-kilomètres le plus élevé (42,7 %), et les produits finaux non comestibles, le nombre d'expéditions le plus élevé.

Les mouvements de demi-produits non comestibles ont représenté la plus grande part des recettes de transport avec 35,2 % (\$1,75 milliard) par rapport à 34,2 % (\$1,86 milliard) en 1989. On a également enregistré le tonnage le plus élevé (40 %) et le nombre de tonnes-kilomètres le plus élevé (42,7 %) au titre de ces produits. Cependant, ce groupe de produits n'a figuré que pour 25,6 % du nombre total d'expéditions.

Les mouvements de produits finaux non comestibles occupent le deuxième rang avec des recettes de \$1,46 milliard (29,4 %) en 1990 par rapport à \$1,78 milliard (32,7 %) en 1989. Ces produits ont représenté la plus grande part des expéditions (42 %), mais 9,9 % seulement du tonnage total.

Les matières brutes non comestibles (par ex. billes et billots, fibres textiles, minerais métalliques, gaz naturel) ont représenté une part importante du tonnage (30,2 %), mais 6,3 % seulement du nombre d'expéditions, ce qui indique que le tonnage des expéditions de matières brutes non comestibles est élevé et que leur nombre est relativement restreint.

En 1990, neuf des dix premiers groupes de produits (fondés sur les recettes) faisaient également partie de la liste des dix premiers groupes de produits en 1989. Les produits de base en ciment et en béton ont été remplacés par le mazout qui est passé au dixième rang. Ce sont les recettes du fret ordinaire et des tissus larges entièrement ou en partie en coton qui ont le plus progressé, augmentant ainsi de \$162,2 millions et de \$105,4 millions respectivement par rapport à 1989.

Les recettes tirées du transport des autres préparations alimentaires, qui ont chuté au deuxième rang, ont régressé de \$23,7 millions.

Les dix principales marchandises ont représenté 35,5 % des recettes totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui au titre du transport interurbain de marchandises au Canada.

Ces mêmes marchandises ont figuré pour près de la moitié du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1990, une légère hausse par rapport à 1989.

Elles ont par ailleurs compté pour 37,4 % du nombre total de tonnes-kilomètres parcourues par ces transporteurs, et pour 42,2 % du nombre d'expéditions.

Charge complète⁵ et charge partielle⁶

Les mouvements en charge complète et en charge partielle sont l'une des principales variables de l'activité du camionnage.

⁴ For definitions of the commodity groups, refer to the Glossary.

⁵ Shipment(s) weighing 10 000 kg or more.

⁶ Shipment(s) weighing less than 10 000 kg.

⁴ La définition des groupes de produits se trouve dans le Glossaire.

⁵ Chargements de 10 000 kilogrammes ou plus.

⁶ Chargements de moins de 10 000 kilogrammes.

Figure 4.3

For-hire Trucking, 1990: Selected Statistics by Commodity Section

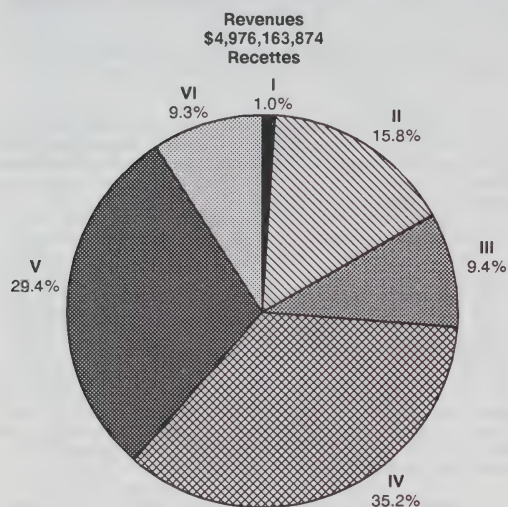
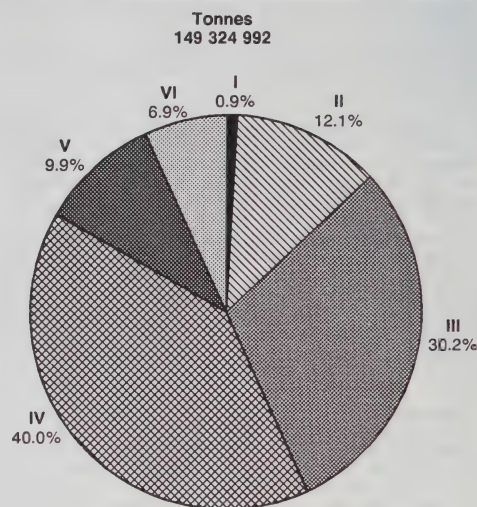


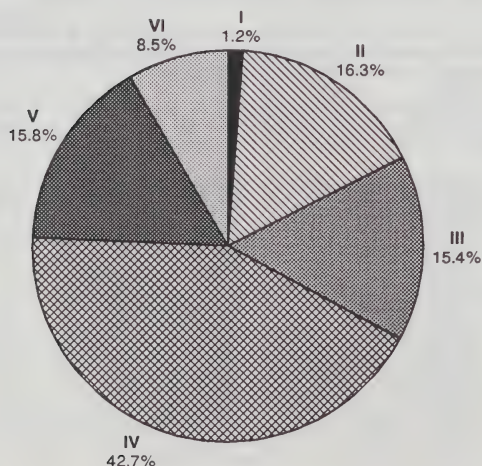
Figure 4.3

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines statistiques selon la section de produits

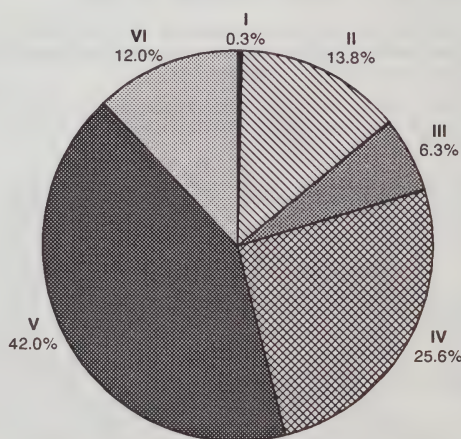


| | |
|----------------------------------|--|
| Live Animals | I Animaux vivants |
| Food, Feed, Beverage and Tobacco | II Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs |
| Crude Materials, Inedible | III Matières brutes non comestibles |
| Fabricated Materials, Inedible | IV Demi-produits non comestibles |
| End Products, Inedible | V Produits finaux non comestibles |
| General or Unclassified Freight | VI Fret ordinaire ou non classé |

Tonne-kilometres
54 700 229 299
Tonnes-kilomètres



Shipments
26 612 477
Livraisons



Truckload (TL) shipments generated \$383 million more in revenues than less-than-truckload (LTL) shipments. In 1989, the gap was \$258.3 million. In contrast, the LTL movements accounted for 3.9 times the number of truckload movements in 1990.

In general, the average LTL shipment weighed 689 kg [compared to 702 kg in 1989] and was transported over a distance of 596 km [558 km in 1989]. These figures indicate a trend for lighter LTL shipments that travel longer average distances.

The average TL shipment weighed 24 752 kg [compared to 23 595 kg in 1989] and was transported a distance of 341 km [compared to 308 km in 1989].

Les expéditions en charge complète (CC) ont généré \$383 millions de plus que les mouvements en charge partielle (CP). En 1989, l'écart était de \$258,3 millions. Par contre, le nombre de mouvements en CP a été 3,9 fois plus élevé que le nombre de mouvements en CC en 1990.

De façon générale, une expédition moyenne en CP pesait 689 kg (702 kg en 1989) et était transportée sur une distance de 596 km (558 km en 1989). Ces chiffres révèlent que des expéditions en CP moins lourdes étaient transportées sur des distances moyennes plus longues.

L'expédition moyenne en CC pesait 24 752 kg (23 595 kg en 1989) et était transportée sur une distance de 341 km (308 km en 1989).

Table 4.4

For-hire Trucking, 1990: Truckload and Less-than-Truckload Shipments by Region of Origin

Tableau 4.4

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Livraisons en charge complète et en charge partielle selon la région d'origine

| Regional totals - Totaux régionaux | TL | LTL |
|---|----------------|---------------|
| Revenues - Recettes | \$'000,000 | \$'000,000 |
| Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique | 197 | 121 |
| Quebec - Québec | 501 | 477 |
| Ontario | 987 | 1,052 |
| Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb. | 642 | 394 |
| B.C. and Territories - C.-B. et Territoires | 352 | 251 |
| Total | 2,680 | 2,296 |
| Tonnes | '000 | '000 |
| Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique | 9 277 | 1 038 |
| Quebec - Québec | 21 292 | 3 160 |
| Ontario | 62 163 | 6 657 |
| Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb. | 26 667 | 2 409 |
| B.C. and Territories - C.-B. et Territoires | 15 338 | 1 325 |
| Total | 134 737 | 14 588 |
| Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres | '000 000 | '000 000 |
| Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique | 3 355 | 416 |
| Quebec - Québec | 7 611 | 1 550 |
| Ontario | 15 405 | 3 945 |
| Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb. | 12 574 | 1 727 |
| B.C. and Territories - C.-B. et Territoires | 7 054 | 1 063 |
| Total | 45 999 | 8 701 |
| Shipments - Livraisons | '000 | '000 |
| Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique | 377 | 1,327 |
| Quebec - Québec | 922 | 4,342 |
| Ontario | 2,556 | 9,785 |
| Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alb. | 1,019 | 3,774 |
| B.C. and Territories - C.-B. et Territoires | 570 | 1,942 |
| Total | 5,444 | 21,169 |

This is not surprising when we examine the commodities that make up the truckload and less-than-truckload shipments. Petroleum and Coal Products (ex., gasoline, fuel oil), Non-metallic Mineral Basis Products (ex., cement and concrete products), Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) (ex., sand, gravel, crude stone) and Crude Wood Materials (ex., logs and bolts) figure prominently in the truckload shipments. Heavier loads and shorter trip distances are expected with dump trucking movements.

The revenues from LTL shipments were predominant in Ontario. This province constituted 36.8% of the revenues derived from LTL shipments. This is not surprising as Road Motor Vehicles (mainly motor vehicle engines, accessories, parts and passenger automobiles and chassis) represented the number one ranked LTL commodity and also represented the largest proportion of transportation revenues for movements within Ontario.

For **intra-regional** movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for TL (156 km) and LTL (246 km) shipments. This was likely due to the heavy concentration of population in southern Ontario.

In contrast, movements originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled farther intra-regionally in both truckload and less-than-truckload categories compared to carriers of the other regions.

Cela n'a rien de surprenant lorsque l'on examine les marchandises qui composent les expéditions en charge complète et en charge partielle. Les produits du pétrole et de la houille (par ex. essence, mazout), les produits minéraux non métalliques de base (par ex. produits en ciment et en béton), les minéraux non métalliques bruts (sauf la houille et le pétrole) (par ex. sable, gravier, pierre brute) et les matières brutes en bois (par ex. billes et billots) dominent au titre des expéditions en charge complète. On s'attend à ce que les camions à benne transportent des marchandises plus lourdes sur de plus courtes distances.

Au niveau des recettes, ce sont les mouvements en CP qui ont dominé en Ontario. Cette province a représenté 36,8 % des recettes tirées des mouvements en CP. Cela n'a rien de surprenant car les véhicules automobiles routiers (surtout les moteurs, les accessoires et les pièces de véhicules automobiles, les voitures particulières et les châssis) ont occupé le premier rang pour les mouvements en CP, et ont représenté la plus grande part des recettes tirées du transport de marchandises en Ontario.

Au niveau **intra-régional**, les mouvements en CP ont été plus longs que les mouvements en CC. Par rapport à d'autres régions, l'Ontario a déclaré les plus courtes distances pour les mouvements en CC (156 km) et en CP (246 km). Cela était probablement attribuable à la forte concentration de la population dans le sud de l'Ontario.

Par contre, les expéditions intrarégionales en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été plus longues, tant en charge complète qu'en charge partielle, que celles acheminées dans les autres régions.

Figure 4.4

For-hire Trucking, 1990: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Truckload and Less-than-Truckload

Figure 4.4

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux, selon charge complète et charge partielle

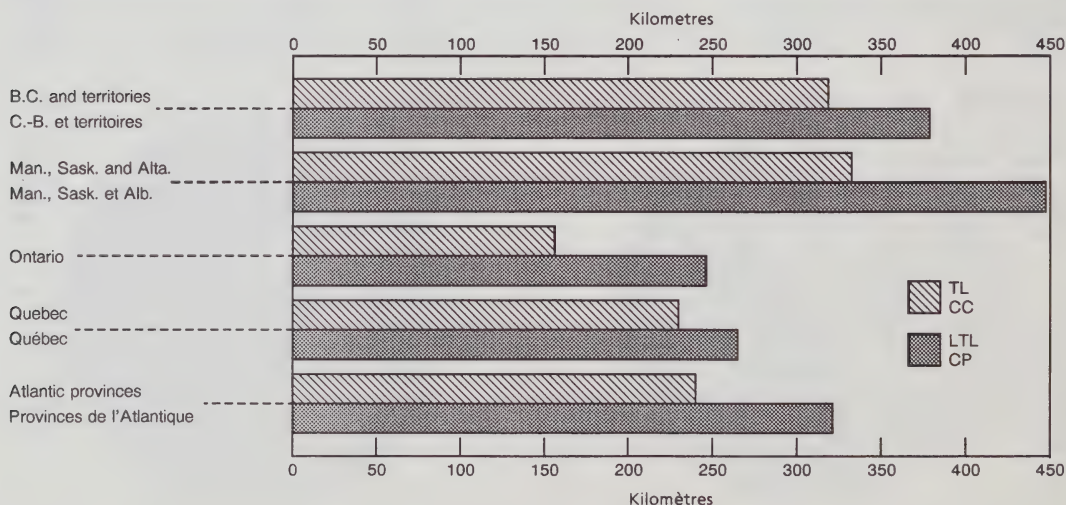
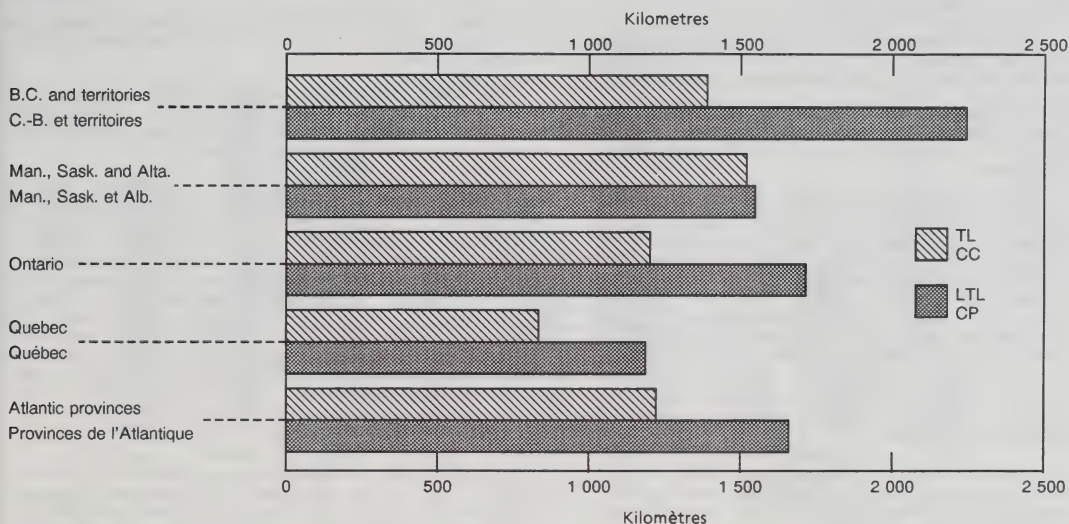


Figure 4.5

For-hire Trucking, 1990: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Truckload and Less-than-Truckload

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises, selon charge complète et charge partielle



As for **inter-regional** movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that 28 % of the revenues generated from trucking movements originating in Quebec were destined for Ontario.

Shipments originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled the farthest in full truckloads, while shipments originating in British Columbia and the Territories travelled the farthest in less-than-truckload movements. It is interesting to note that the average distance travelled for inter-regional movements originating in the prairie region was almost equal for both truckload and less-than-truckload movements.

In general, the top 15 revenue-generating commodities for LTL and TL shipments show that the LTL shipments were comprised mainly of manufactured products whereas the TL commodities were comprised of raw bulk materials and intermediate manufactured products.

Weight Groups

Truck transportation revenues when classified according to ten weight groups show concentrations in four groups comprised of the 100 to 999 kilogram range; 10 000 to 19 999 kg; 20 000 to 29 999 kg and 30 000 to 44 999 kg. (See Table 4.14.)

Quant aux expéditions **interrégionales**, celles en charge partielle ont été transportées sur de plus longues distances que celles en charge complète. Il est intéressant de noter que les expéditions en CC en provenance du Québec ont été acheminées sur de plus courtes distances que des expéditions semblables en provenance d'une autre région donnée. Cela est en partie attribuable au fait que 28 % des recettes tirées des mouvements en provenance du Québec étaient destinées à l'Ontario.

Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta ont enregistré les plus longues distances quant aux mouvements en charge complète, et la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest, les plus longues distances quant aux mouvements en charge partielle. Fait intéressant, la distance moyenne parcourue pour les mouvements interrégionaux en provenance de la région des Prairies était presque égale, tant pour les mouvements en CC que les mouvements en CP.

De façon générale, en ce qui concerne les 15 principales marchandises génératrices de recettes, les expéditions en CP se composaient surtout de produits manufacturés, tandis que les expéditions en CC se composaient de matières brutes en vrac et de produits manufacturés intermédiaires.

Groupes de poids

Selon un classement fondé sur dix groupes de poids, les recettes tirées du transport par camions sont réparties principalement entre quatre groupes: de 100 à 999 kilogrammes, de 10 000 à 19 999 kilogrammes, de 20 000 à 29 999 kilogrammes et de 30 000 à 44 999 kilogrammes (voir Tableau 4.14).

Among these four groups, the 10 000 to 19 999 kilogram weight group generated the greatest amount of transportation revenues 19.8 % (about 20% for the last two years. This group represented only compared to 7.6 % of the shipments suggesting that these shipments were of relatively expensive to ship.

The 30 000 to 44 999 kilogram weight group represented 15.4% of the transportation revenues generated, but the highest percentage of tonnage carried (42.7 %).

The small shipment traffic (1 to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (64.9 %) but generated 21.6 % of the revenues and only 2.1 % of the tonnage.

Geographically, more movements in the heaviest weight groups originated in the western provinces/territories, with the majority of movements in the other weight groups originating from Ontario.

Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan had the bulk of their transportation revenues from movements originating in their province in the 20 000 to 29 999 kg weight group. Most of the revenues from movements originating in Quebec, Ontario, Manitoba and the combination of British Columbia, Yukon and Northwest Territories fell into the 10 000 to 19 999 kg group. Revenues from movements originating in Alberta were concentrated in the 30 000 to 44 999 kg weight group. (See Table 4.15.)

Distance Groups

Shipments carried for distances greater than 1 500 km earned the highest proportion of transportation revenues (\$1.02 billion or 20.5 % of the total) followed by the distance group 500 to 749 km (\$0.74 billion or 14.9 %).

Shipments transported 50 to 99 km accounted for the greatest tonnage (31.4 million tonnes or 21 % of total tonnage) with 100 to 199 km following in second place with 26.8 million tonnes or 17.9 %.

By examining the movement of goods using three ranges of distances: short (25-299 km), medium (300-749 km) and long (750 km or greater) the transportation revenues were fairly equally represented by the short distance shipments (34.6 %) and the long distance shipments (37.1 %). However, the short distance shipments accounted for 66.4% of the total tonnage whereas the long distance shipments accounted for only 11.8 % of the total tonnage.

Selected Output Measures

Textile Fabricated Materials (\$957.60), Chemicals and Related Products (\$689.10) earned very high revenues per tonne but had relatively lower revenues per shipment. On the other hand, raw materials such as Crude Non-Metallic Minerals (\$29.00) and Petroleum and Coal Products (\$128.90) generated very low revenues per tonne but had significantly higher revenues per shipment.

A definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods was whether the commodity movements was truckload or less-than-truckload. The three highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top seven for LTL movements, while the raw materials were prominent in the top four commodities for TL movements.

Parmi ces quatre groupes, le groupe de poids de 10 000 à 19 999 kilogrammes a généré le plus de recettes du transport avec 19,8 % (environ 20 % pour les deux dernières années). Il a toutefois représenté 7,6 % seulement des expéditions, ce qui laisse supposer que les coûts des expéditions étaient relativement élevés.

Le groupe de poids de 30 000 à 44 999 kilogrammes a représenté 15,4 % des recettes de transport, mais 42,7 % du tonnage, soit le pourcentage le plus élevé.

Le groupe de 1 à 1 000 kilogrammes a représenté la majorité des expéditions (64,9 %), mais a figuré pour 21,6 % des recettes et 2,1 % seulement du tonnage.

Au niveau géographique, on a enregistré davantage de mouvements des groupes de poids plus élevés en provenance des provinces et territoires de l'Ouest, la majorité des mouvements des autres groupes de poids provenant de l'Ontario.

Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan ont tiré la plus grande part de leurs recettes de transport des mouvements de marchandises en provenance de leur province, dans le groupe de poids de 20 000 à 29 999 kilogrammes. Quant aux mouvements en provenance du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et des régions réunies de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, la plus grande part des recettes provenaient de mouvements de marchandises du groupe de poids de 10 000 à 19 999 kilogrammes. Les recettes des mouvements en provenance de l'Alberta provenaient du transport de marchandises du groupe de poids de 30 000 à 44 999 kilogrammes (voir Tableau 4.15).

Groupes de distance

Les mouvements de marchandises transportées sur des distances dépassant 1 500 kilomètres ont généré le plus de recettes du transport (\$1,02 milliard ou 20,5 % du total), suivis des mouvements de marchandises transportées sur une distance de 500 à 749 kilomètres (\$0,74 milliard ou 14,9 %).

Les marchandises transportées sur une distance de 50 à 99 kilomètres ont représenté le plus fort tonnage (31,4 millions de tonnes ou 21 % du tonnage total), suivies des marchandises transportées sur une distance de 100 à 199 kilomètres (26,8 millions de tonnes ou 17,9 % du tonnage total).

Si l'on examine les mouvements de marchandises selon trois groupes de distances, soit les distances courtes (de 25 à 299 kilomètres), les distances moyennes (de 300 à 749 kilomètres) et les longues distances (750 kilomètres ou plus), les recettes du transport sont assez également réparties entre les mouvements effectués sur de courtes distances (34,6 %) et ceux effectués sur de longues distances (37,1 %). Toutefois, les mouvements effectués sur de courtes distances ont représenté 66,4 % du tonnage total, et les mouvements effectués sur de longues distances, 11,8 % seulement du tonnage total.

Certaines mesures de rendement

Les demi-produits textiles (\$957,60), les produits chimiques et connexes (\$689,10) ont généré des recettes très élevées par tonne, mais relativement peu de recettes par expédition. Par contre, les matières brutes comme les minéraux non métalliques bruts (\$29,00) et les produits du pétrole et de la houille (\$128,90) ont généré des recettes très peu élevées par tonne, mais des recettes beaucoup plus élevées par expédition.

La façon dont les marchandises étaient transportées, soit en charge complète ou en charge partielle, a été incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition tirées du transport de produits manufacturés et de produits bruts. Les trois produits de haute fabrication susmentionnés ont été classés parmi les sept premiers produits au titre des mouvements en charge partielle, tandis que les matières brutes ont été classées parmi les quatre premiers produits au titre des mouvements en charge complète.

Figure 4.6

For-hire Trucking, 1990: Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups

Figure 4.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance

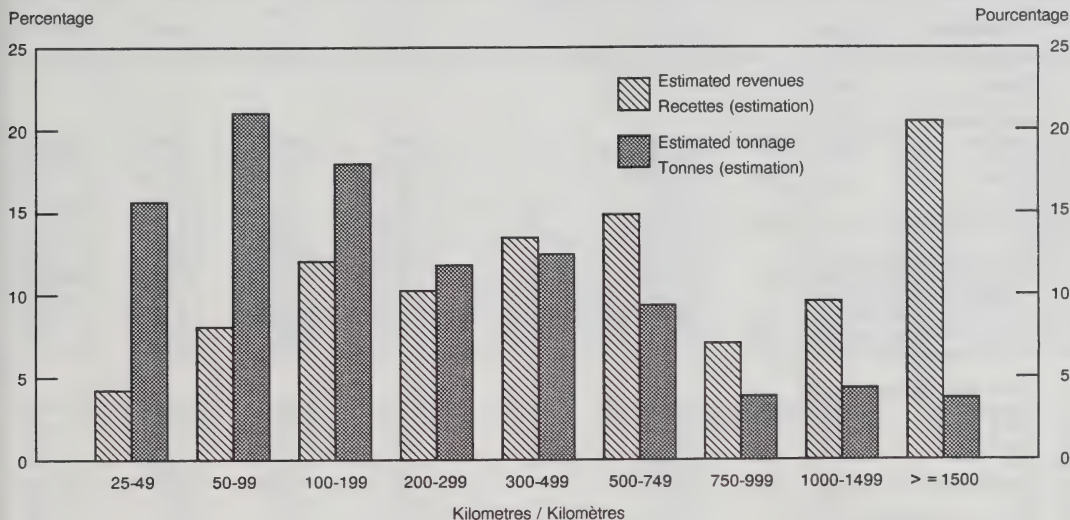


Table 4.5

For-hire Trucking, 1990: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues

Tableau 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits, fondés sur les recettes

| Commodity | Estimated Revenues | Estimated Rev/Ship | Estimated Rev/Tonne | Estimated Wt/Ship |
|--|----------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Produit | Recettes estimatives | Recettes estimatives par livraison | Recettes estimatives par tonne | Poids estimatif par livraison |
| | \$'000 | \$ | \$ | kg |
| 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 460,313 | 143.6 | 146.6 | 3 237 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 331,070 | 236.1 | 402.3 | 4 532 |
| 43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille | 305,006 | 423.8 | 128.9 | 24 582 |
| 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 295,786 | 120.7 | 573.5 | 1 504 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 270,576 | 338.0 | 344.7 | 13 894 |
| 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 223,180 | 148.2 | 957.6 | 1 833 |
| 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 191,686 | 214.5 | 689.1 | 4 376 |
| 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 190,897 | 293.1 | 387.0 | 11 338 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques(sauf houille et pétrole) | 170,475 | 217.1 | 29.0 | 31 075 |
| 23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes | 152,059 | 380.8 | 224.7 | 27 312 |

Table 4.6

For-hire Trucking, 1990: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination

| Destination | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | Qué. | Ont. |
|-----------------------------|--|---------------|----------|----------|---------|---------|----------|
| | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | | |
| Origin | | | | | | | |
| Newfoundland | | | | | | | |
| 1 | Revenues | \$'000 14,313 | 30 | 3,455 | 1,129 | 1,764 | 3,531 |
| 2 | C.V. ² | 9.22 | 10.82 | 21.87 | 29.83 | 34.13 | 29.92 |
| 3 | Tonnes | '000 418 | - | 42 | 9 | 17 | 26 |
| 4 | C.V. | 6.34 | 21.19 | 23.50 | 46.75 | 44.31 | 31.16 |
| 5 | Tonne-kilometres | '000 103 763 | 178 | 52 346 | 11 192 | 36 744 | 74 450 |
| 6 | C.V. | 7.35 | 19.55 | 21.41 | 39.80 | 44.05 | 32.62 |
| 7 | Number of shipments | 118,679 | 86 | 7,088 | 4,420 | 2,611 | 5,561 |
| 8 | Revenue per tonne ³ | \$ 450.26 | 1,298.66 | 2,682.91 | 923.75 | 999.19 | 1,041.86 |
| 9 | Revenue per tonne-kilometre ³ | " 1.53 | 1.12 | 1.99 | 0.61 | 0.47 | 0.35 |
| 10 | Revenue per shipment ³ | " 120.60 | 348.47 | 487.53 | 255.33 | 675.70 | 634.98 |
| 11 | Weight per shipment ³ | kg 3 520 | 2 085 | 5 984 | 2 065 | 6 660 | 4 662 |
| 12 | Distance per shipment ³ | km 438 | 1 267 | 1 292 | 1 395 | 2 100 | 2 978 |
| Prince Edward Island | | | | | | | |
| 13 | Revenues | \$'000 2,413 | 892 | 1,811 | 1,283 | 2,491 | 5,504 |
| 14 | C.V. ² | 33.85 | 24.11 | 16.55 | 16.77 | 25.08 | 20.70 |
| 15 | Tonnes | '000 19 | 67 | 43 | 33 | 43 | 79 |
| 16 | C.V. | 37.90 | 36.04 | 20.21 | 15.86 | 31.21 | 19.85 |
| 17 | Tonne-kilometres | '000 23 826 | 5 928 | 9 685 | 10 845 | 48 585 | 141 202 |
| 18 | C.V. | 38.45 | 37.08 | 20.35 | 16.98 | 30.67 | 20.55 |
| 19 | Number of shipments | 1,268 | 5,269 | 11,040 | 5,890 | 7,413 | 6,199 |
| 20 | Revenue per tonne | \$ 352.39 | 34.37 | 336.03 | 282.39 | 408.23 | 440.71 |
| 21 | Revenue per tonne-kilometre | " 0.27 | 0.50 | 1.24 | 1.19 | 0.37 | 0.26 |
| 22 | Revenue per shipment | " 1,902.64 | 169.30 | 164.00 | 217.86 | 336.03 | 887.79 |
| 23 | Weight per shipment | kg 14 958 | 12 715 | 3 930 | 5 595 | 5 741 | 12 794 |
| 24 | Distance per shipment | km 1 304 | 85 | 289 | 266 | 1 200 | 1 752 |
| Nova Scotia | | | | | | | |
| 25 | Revenues | \$'000 8,237 | 3,448 | 55,629 | 22,567 | 9,536 | 11,119 |
| 26 | C.V. ² | 15.84 | 14.72 | 11.65 | 12.19 | 14.55 | 10.11 |
| 27 | Tonnes | '000 58 | 64 | 2 882 | 668 | 152 | 116 |
| 28 | C.V. | 18.52 | 24.79 | 18.21 | 19.03 | 19.15 | 13.83 |
| 29 | Tonne-kilometres | '000 74 150 | 19 114 | 532 071 | 222 026 | 169 772 | 197 821 |
| 30 | C.V. | 18.06 | 27.40 | 19.23 | 18.56 | 19.15 | 13.75 |
| 31 | Number of shipments | 22,964 | 32,753 | 421,044 | 146,732 | 27,500 | 30,558 |
| 32 | Revenue per tonne | \$ 846.79 | 328.91 | 485.30 | 454.05 | 864.67 | 1,588.65 |
| 33 | Revenue per tonne-kilometre | " 0.70 | 1.20 | 3.44 | 1.23 | 0.77 | 0.89 |
| 34 | Revenue per shipment | " 358.68 | 105.26 | 132.12 | 153.79 | 346.78 | 363.87 |
| 35 | Weight per shipment | kg 2 505 | 1 954 | 6 846 | 4 551 | 5 533 | 3 783 |
| 36 | Distance per shipment | km 1 292 | 296 | 209 | 382 | 1 134 | 1 787 |
| New Brunswick | | | | | | | |
| 37 | Revenues | \$'000 11,395 | 4,833 | 32,867 | 70,205 | 20,039 | 22,270 |
| 38 | C.V. ² | 16.51 | 14.56 | 10.05 | 7.23 | 8.75 | 6.67 |
| 39 | Tonnes | '000 82 | 121 | 633 | 3 795 | 533 | 401 |
| 40 | C.V. | 19.48 | 17.53 | 12.33 | 9.44 | 9.88 | 7.80 |
| 41 | Tonne-kilometres | '000 121 047 | 34 055 | 225 282 | 672 029 | 347 502 | 572 374 |
| 42 | C.V. | 18.28 | 17.91 | 13.24 | 8.21 | 10.80 | 7.80 |
| 43 | Number of shipments | 25,101 | 40,210 | 213,719 | 462,703 | 50,148 | 43,583 |
| 44 | Revenue per tonne | \$ 735.38 | 267.60 | 304.99 | 277.18 | 398.39 | 1,332.59 |
| 45 | Revenue per tonne-kilometre | " 0.55 | 1.32 | 1.16 | 1.58 | 0.72 | 1.00 |
| 46 | Revenue per shipment | " 453.98 | 120.19 | 153.79 | 151.73 | 399.60 | 510.98 |
| 47 | Weight per shipment | kg 3 251 | 3 007 | 2 964 | 8 201 | 10 624 | 9 210 |
| 48 | Distance per shipment | km 1 330 | 228 | 331 | 195 | 719 | 1 452 |

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination

| Man. | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon | N.W.T. T.N.-O | Total | Destination | |
|----------|--------------------|---------------|---------------|--------------------|--------------------|-----------|---|----|
| | | | | | | | Origine | |
| | | | | | | | Terre-Neuve | |
| 381 | 77 | 61 | 119 | - | 1 | 24,860 | \$'000 Recettes | 1 |
| 71.48 | 80.23 ¹ | 6.73 | 5.26 | 70.59 ¹ | 12.09 ¹ | 8.12 | C.V. ² | 2 |
| - | - | - | - | - | - | 513 | '000 Tonnes | 3 |
| 52.46 | 55.35 ¹ | 5.18 | 5.34 | 11.15 ¹ | 3.27 ¹ | 6.08 | C.V. | 4 |
| 822 | 82 | 532 | 658 | 1 | 3 | 280 772 | '000 Tonnes-kilomètres | 5 |
| 50.77 | 55.10 ¹ | 5.07 | 5.33 | 70.57 ¹ | 14.92 ¹ | 11.86 | C.V. | 6 |
| 135 | 47 | 89 | 168 | 2 | 2 | 138,888 | Nombre de livraisons | 7 |
| 3,682.48 | 5,884.88 | 2,541.92 | 3,241.44 | 2,050.63 | 1,699.58 | 627.48 | \$ Recettes par tonne ³ | 8 |
| 0.77 | 3.42 | 0.40 | 0.49 | 0.24 | 0.22 | 1.45 | " Recettes par tonne-kilomètre ³ | 9 |
| 2,814.43 | 1,631.13 | 686.05 | 705.39 | 162.00 | 352.57 | 178.99 | " Recettes par livraison ³ | 10 |
| 1 281 | 330 | 969 | 612 | 79 | 203 | 3 695 | kg Poids par livraison ³ | 11 |
| 4 835 | 5 297 | 6 294 | 6 497 | 8 390 | 7 775 | 662 | km Distance par livraison ³ | 12 |
| | | | | | | | Île-du-Prince-Édouard | |
| 36 | 80 | 830 | 229 | - | 2 | 15,571 | \$'000 Recettes | 13 |
| 2.23 | 3.80 ¹ | 38.49 | 44.01 | - | - | 10.57 | C.V. ² | 14 |
| - | - | 3 | 1 | - | - | 288 | '000 Tonnes | 15 |
| 4.44 | 4.24 ¹ | 43.36 | 77.29 | - | - | 11.92 | C.V. | 16 |
| 99 | 270 | 16 593 | 3 114 | - | 4 | 260 150 | '000 Tonnes-kilomètres | 17 |
| 4.57 | 4.14 ¹ | 44.62 | 76.68 | - | - | 13.59 | C.V. | 18 |
| 61 | 31 | 352 | 163 | - | 2 | 37,691 | Nombre de livraisons | 19 |
| 2,452.60 | 1,624.25 | 795.83 | 1,661.16 | - | 3,773.86 | 332.13 | \$ Recettes par tonne | 20 |
| 0.71 | 0.40 | 0.16 | 0.29 | - | 0.61 | 0.75 | " Recettes par tonne-kilomètre | 21 |
| 584.51 | 2,617.71 | 2,356.16 | 1,401.34 | - | 1,164.16 | 413.13 | " Recettes par livraison | 22 |
| 471 | 2 125 | 9 058 | 3 342 | - | 308 | 7 641 | kg Poids par livraison | 23 |
| 3 471 | 4 102 | 5 027 | 5 734 | - | 6 236 | 788 | km Distance par livraison | 24 |
| | | | | | | | Nouvelle-Écosse | |
| 385 | 161 | 2,045 | 1,427 | 1 | 66 | 114,622 | \$'000 Recettes | 25 |
| 30.39 | 39.22 | 15.89 | 16.49 | - | 35.72 ¹ | 8.10 | C.V. ² | 26 |
| - | - | 2 | 1 | - | - | 3 944 | '000 Tonnes | 27 |
| 23.23 | 14.27 | 51.32 | 21.59 | - | 14.69 ¹ | 16.37 | C.V. | 28 |
| 1 420 | 419 | 12 202 | 7 596 | 33 | 255 | 1 236 879 | '000 Tonnes-kilomètres | 29 |
| 22.88 | 14.16 | 51.38 | 21.47 | - | 14.84 ¹ | 12.73 | C.V. | 30 |
| 928 | 633 | 3,091 | 1,737 | 1 | 33 | 687,974 | Nombre de livraisons | 31 |
| 1,787.55 | 5,550.77 | 3,609.65 | 2,349.86 | 303.11 | 4,027.00 | 642.76 | \$ Recettes par tonne | 32 |
| 0.50 | 2.63 | 3.70 | 0.40 | 0.05 | 0.63 | 2.54 | " Recettes par tonne-kilomètre | 33 |
| 415.25 | 254.12 | 661.61 | 821.39 | 1,490.40 | 2,008.61 | 166.61 | " Recettes par livraison | 34 |
| 429 | 156 | 795 | 740 | 4 917 | 1 311 | 5 732 | kg Poids par livraison | 35 |
| 3 570 | 4 249 | 4 924 | 5 939 | 6 689 | 6 140 | 438 | km Distance par livraison | 36 |
| | | | | | | | Nouveau-Brunswick | |
| 383 | 114 | 847 | 530 | 4 | 43 | 163,529 | \$'000 Recettes | 37 |
| 12.32 | 17.83 | 25.12 | 11.59 | 66.66 ¹ | 58.03 ¹ | 5.23 | C.V. ² | 38 |
| 1 | 1 | 2 | 1 | - | - | 5 570 | '000 Tonnes | 39 |
| 17.78 | 91.07 | 51.80 | 47.73 | 69.31 ¹ | 59.69 ¹ | 7.12 | C.V. | 40 |
| 4 024 | 4 103 | 7 691 | 5 298 | 46 | 112 | 1 993 563 | '000 Tonnes-kilomètres | 41 |
| 17.80 | 90.88 | 50.62 | 48.04 | 68.26 ¹ | 67.71 ¹ | 4.97 | C.V. | 42 |
| 935 | 262 | 1,188 | 966 | 3 | 89 | 838,905 | Nombre de livraisons | 43 |
| 1,572.24 | 1,444.43 | 2,399.78 | 1,919.49 | 654.38 | 3,061.09 | 366.59 | \$ Recettes par tonne | 44 |
| 0.48 | 0.37 | 0.54 | 0.34 | 0.10 | 0.53 | 1.35 | " Recettes par tonne-kilomètre | 45 |
| 409.25 | 435.08 | 713.00 | 548.09 | 1,264.60 | 489.18 | 194.93 | " Recettes par livraison | 46 |
| 1 352 | 4 091 | 1 449 | 962 | 2 372 | 218 | 6 639 | kg Poids par livraison | 47 |
| 3 247 | 3 883 | 4 602 | 5 660 | 6 561 | 5 970 | 380 | km Distance par livraison | 48 |

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.5

For-hire Trucking, 1990: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination - Continued

| Destination | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | Qué. | Ont. | |
|--------------|-----------------------------|--------|----------|--------------------|----------|----------|-----------|-----------|
| | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | | | |
| Origin | | | | | | | | |
| Quebec | | | | | | | | |
| 49 | Revenues | \$'000 | 20,607 | 2,556 | 33,027 | 42,794 | 513,184 | 274,625 |
| 50 | C.V. ² | | 19.58 | 19.28 | 8.65 | 8.03 | 3.01 | 3.61 |
| 51 | Tonnes | '000 | 116 | 27 | 257 | 582 | 18 225 | 4 884 |
| 52 | C.V. | | 21.26 | 26.00 | 11.19 | 10.02 | 4.53 | 6.02 |
| 53 | Tonne-kilometres | '000 | 247 149 | 28 074 | 302 403 | 401 088 | 4 081 559 | 2 783 550 |
| 54 | C.V. | | 24.29 | 26.05 | 10.90 | 9.87 | 6.16 | 4.90 |
| 55 | Number of shipments | | 39,104 | 12,039 | 116,712 | 162,425 | 3,278,798 | 1,343,037 |
| 56 | Revenue per tonne | \$ | 1,426.15 | 572.50 | 1,075.99 | 766.92 | 663.67 | 1,036.86 |
| 57 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.76 | 0.48 | 0.89 | 0.99 | 4.57 | 2.42 |
| 58 | Revenue per shipment | " | 526.99 | 212.29 | 282.98 | 263.47 | 156.52 | 204.48 |
| 59 | Weight per shipment | kg | 2 970 | 2 218 | 2 200 | 3 586 | 5 559 | 3 637 |
| 60 | Distance per shipment | km | 2 169 | 1 192 | 1 219 | 817 | 258 | 566 |
| Ontario | | | | | | | | |
| 61 | Revenues | \$'000 | 20,135 | 7,339 | 60,553 | 47,841 | 325,064 | 1,210,658 |
| 62 | C.V. ² | | 10.92 | 18.92 | 4.93 | 5.57 | 2.63 | 1.61 |
| 63 | Tonnes | '000 | 68 | 43 | 331 | 304 | 5 599 | 60 898 |
| 64 | C.V. | | 13.84 | 22.34 | 6.72 | 6.72 | 4.52 | 3.81 |
| 65 | Tonne-kilometres | '000 | 201 423 | 76 589 | 607 875 | 454 906 | 3 576 683 | 9 464 317 |
| 66 | C.V. | | 14.16 | 22.42 | 6.78 | 6.91 | 4.70 | 3.19 |
| 67 | Number of shipments | | 72,277 | 24,089 | 218,074 | 182,827 | 1,725,664 | 9,129,139 |
| 68 | Revenue per tonne | \$ | 1,324.56 | 983.08 | 841.39 | 1,266.67 | 1,238.44 | 810.67 |
| 69 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.46 | 0.57 | 0.46 | 0.87 | 2.42 | 7.16 |
| 70 | Revenue per shipment | " | 278.58 | 304.65 | 277.67 | 261.67 | 188.37 | 132.62 |
| 71 | Weight per shipment | kg | 938 | 1 769 | 1 519 | 1 661 | 3 245 | 6 671 |
| 72 | Distance per shipment | km | 2 909 | 1 753 | 1 846 | 1 488 | 638 | 224 |
| Manitoba | | | | | | | | |
| 73 | Revenues | \$'000 | 456 | 93 | 2,538 | 1,389 | 14,535 | 59,813 |
| 74 | C.V. ² | | 18.98 | 35.01 | 29.64 | 28.71 | 12.31 | 5.51 |
| 75 | Tonnes | '000 | 1 | 1 | 6 | 3 | 112 | 645 |
| 76 | C.V. | | 37.63 | 85.31 | 24.81 | 25.96 | 15.16 | 5.33 |
| 77 | Tonne-kilometres | '000 | 6 434 | 3 235 | 21 484 | 9 568 | 276 307 | 929 532 |
| 78 | C.V. | | 39.77 | 86.05 | 25.10 | 25.64 | 15.46 | 6.84 |
| 79 | Number of shipments | | 988 | 526 | 3,739 | 3,968 | 31,645 | 277,834 |
| 80 | Revenue per tonne | \$ | 1,758.62 | 313.12 | 894.77 | 1,655.73 | 1,290.57 | 956.11 |
| 81 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.36 | 1.98 | 0.25 | 1.11 | 0.54 | 1.21 |
| 82 | Revenue per shipment | " | 462.01 | 176.69 | 678.62 | 350.20 | 459.30 | 215.28 |
| 83 | Weight per shipment | kg | 1 343 | 1 645 | 1 583 | 754 | 3 545 | 2 323 |
| 84 | Distance per shipment | km | 4 775 | 3 471 | 3 621 | 3 206 | 2 397 | 1 202 |
| Saskatchewan | | | | | | | | |
| 85 | Revenues | \$'000 | 48 | 8 | 390 | 681 | 3,033 | 25,156 |
| 86 | C.V. ² | | 16.28 | 10.92 ¹ | 42.28 | 45.34 | 17.81 | 18.40 |
| 87 | Tonnes | '000 | -- | -- | 1 | 2 | 23 | 189 |
| 88 | C.V. | | 7.31 | 29.73 ¹ | 70.36 | 41.66 | 21.23 | 19.66 |
| 89 | Tonne-kilometres | '000 | 503 | 53 | 6 020 | 7 420 | 69 973 | 522 039 |
| 90 | C.V. | | 7.26 | 28.52 ¹ | 69.72 | 41.59 | 21.40 | 19.81 |
| 91 | Number of shipments | | 151 | 19 | 725 | 783 | 5,846 | 28,513 |
| 92 | Revenue per tonne | \$ | 4,333.83 | 1,094.91 | 4,536.36 | 1,431.02 | 1,968.13 | 1,711.35 |
| 93 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.80 | 0.27 | 1.06 | 0.37 | 0.65 | 0.66 |
| 94 | Revenue per shipment | " | 319.70 | 426.43 | 537.76 | 870.19 | 518.90 | 882.27 |
| 95 | Weight per shipment | kg | 632 | 686 | 1 989 | 2 429 | 3 904 | 6 616 |
| 96 | Distance per shipment | km | 5 226 | 4 163 | 4 259 | 3 891 | 3 038 | 2 736 |

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination - suite

| Man. | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon | N.W.T. T.N.-O | Total | Destination | | |
|--------------|----------|---------------|---------------|----------|--------------------|------------|-------------|------------------------------|----|
| Origine | | | | | | | | | |
| Québec | | | | | | | | | |
| 17,646 | 7,159 | 30,007 | 36,296 | 104 | 387 | 978,392 | \$'000 | Recettes | 49 |
| 9.59 | 12.05 | 9.33 | 7.31 | 15.72 | 55.65 | 2.22 | | C.V. ² | 50 |
| 95 | 31 | 112 | 123 | - | 1 | 24 453 | '000 | Tonnes | 51 |
| 12.57 | 20.33 | 12.82 | 10.71 | 24.23 | 69.06 | 3.61 | | C.V. | 52 |
| 225 187 | 96 324 | 418 595 | 572 177 | 880 | 3 477 | 9 160 463 | '000 | Tonnes-kilomètres | 53 |
| 12.61 | 19.97 | 12.77 | 10.76 | 24.19 | 68.32 | 3.46 | | C.V. | 54 |
| 67,814 | 33,652 | 97,798 | 110,406 | 858 | 977 | 5,263,619 | | Nombre de livraisons | 55 |
| 1,229.30 | 1,441.09 | 1,517.60 | 1,633.05 | 1,138.36 | 1,012.23 | 825.27 | \$ | Recettes par tonne | 56 |
| 0.52 | 0.49 | 0.41 | 0.35 | 0.20 | 0.21 | 3.54 | " | Recettes par tonne-kilomètre | 57 |
| 260.21 | 212.74 | 306.83 | 328.75 | 121.89 | 395.28 | 185.88 | " | Recettes par livraison | 58 |
| 1 394 | 929 | 1 149 | 1 114 | 177 | 743 | 4 646 | kg | Poids par livraison | 59 |
| 2 368 | 3 026 | 3 682 | 4 628 | 5 778 | 4 829 | 593 | km | Distance par livraison | 60 |
| Ontario | | | | | | | | | |
| 66,766 | 33,856 | 138,369 | 126,776 | 911 | 964 | 2,039,232 | \$'000 | Recettes | 61 |
| 5.11 | 6.03 | 4.71 | 5.06 | 21.59 | 29.94 | 1.32 | | C.V. ² | 62 |
| 471 | 143 | 559 | 401 | 2 | 2 | 68 820 | '000 | Tonnes | 63 |
| 5.88 | 8.53 | 5.47 | 6.19 | 44.52 | 45.77 | 3.44 | | C.V. | 64 |
| 849 606 | 402 888 | 1 925 144 | 1 774 803 | 8 734 | 7 481 | 19 350 453 | '000 | Tonnes-kilomètres | 65 |
| 5.83 | 8.68 | 5.48 | 6.27 | 44.37 | 49.10 | 2.34 | | C.V. | 66 |
| 217,384 | 136,231 | 325,076 | 301,420 | 4,008 | 4,157 | 12,340,347 | | Nombre de livraisons | 67 |
| 1,332.30 | 1,212.80 | 1,308.16 | 1,591.92 | 5,956.40 | 7,354.24 | 930.82 | \$ | Recettes par tonne | 68 |
| 0.67 | 0.43 | 0.38 | 0.36 | 1.07 | 1.77 | 5.70 | " | Recettes par tonne-kilomètre | 69 |
| 307.13 | 248.52 | 425.65 | 420.60 | 227.16 | 231.85 | 165.25 | " | Recettes par livraison | 70 |
| 2 165 | 1 052 | 1 720 | 1 331 | 410 | 370 | 5 577 | kg | Poids par livraison | 71 |
| 2 027 | 2 830 | 3 471 | 4 422 | 5 399 | 4 496 | 599 | km | Distance par livraison | 72 |
| Manitoba | | | | | | | | | |
| 56,783 | 34,611 | 31,999 | 21,200 | 172 | 330 | 223,920 | \$'000 | Recettes | 73 |
| 9.48 | 7.13 | 5.81 | 15.01 | 22.26 | 38.83 | 3.85 | | C.V. ² | 74 |
| 4 085 | 682 | 401 | 125 | - | 1 | 6 062 | '000 | Tonnes | 75 |
| 29.32 | 25.24 | 11.76 | 18.77 | 34.85 | 63.90 | 20.02 | | C.V. | 76 |
| 667 179 | 360 062 | 543 328 | 292 850 | 795 | 1 869 | 3 112 644 | '000 | Tonnes-kilomètres | 77 |
| 18.76 | 20.93 | 11.93 | 18.54 | 34.77 | 61.33 | 6.19 | | C.V. | 78 |
| 539,222 | 233,418 | 114,410 | 54,949 | 1,116 | 1,280 | 1,263,097 | | Nombre de livraisons | 79 |
| 398.12 | 765.96 | 715.36 | 1,092.12 | 1,706.96 | 4,509.90 | 696.97 | \$ | Recettes par tonne | 80 |
| 1.62 | 1.19 | 0.54 | 0.48 | 0.51 | 3.38 | 1.27 | " | Recettes par tonne-kilomètre | 81 |
| 105.31 | 148.28 | 279.69 | 385.81 | 153.63 | 258.11 | 177.28 | " | Recettes par livraison | 82 |
| 7 575 | 2 922 | 3 501 | 2 276 | 212 | 562 | 4 799 | kg | Poids par livraison | 83 |
| 353 | 663 | 1 342 | 2 334 | 3 364 | 3 075 | 853 | km | Distance par livraison | 84 |
| Saskatchewan | | | | | | | | | |
| 19,085 | 63,845 | 37,996 | 10,777 | 258 | 269 | 161,547 | \$'000 | Recettes | 85 |
| 10.48 | 10.21 | 11.13 | 11.80 | 40.81 | 34.78 ¹ | 6.67 | | C.V. ² | 86 |
| 727 | 2 694 | 961 | 152 | 1 | 1 | 4 751 | '000 | Tonnes | 87 |
| 20.21 | 11.31 | 15.34 | 12.52 | 45.69 | 68.35 ¹ | 9.59 | | C.V. | 88 |
| 302 837 | 710 502 | 646 305 | 226 158 | 1 696 | 1 932 | 2 495 439 | '000 | Tonnes-kilomètres | 89 |
| 14.78 | 15.82 | 13.94 | 12.40 | 45.77 | 66.88 ¹ | 8.52 | | C.V. | 90 |
| 78,677 | 503,047 | 102,996 | 18,868 | 251 | 1,002 | 740,877 | | Nombre de livraisons | 91 |
| 490.02 | 411.56 | 398.86 | 1,620.44 | 1,904.83 | 1,669.56 | 519.35 | \$ | Recettes par tonne | 92 |
| 0.94 | 1.85 | 0.67 | 0.93 | 0.75 | 0.64 | 1.51 | " | Recettes par tonne-kilomètre | 93 |
| 242.57 | 126.92 | 368.91 | 571.21 | 1,024.75 | 266.78 | 218.05 | " | Recettes par livraison | 94 |
| 9 243 | 5 355 | 9 331 | 8 077 | 2 609 | 1 248 | 6 413 | kg | Poids par livraison | 95 |
| 579 | 257 | 651 | 1 586 | 2 620 | 2 410 | 510 | km | Distance par livraison | 96 |

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.6

For-hire Trucking, 1990: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination - Continued

| Destination | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | Qué. | Ont. | |
|-----------------------|-----------------------------|--------|--------------------|----------|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | | | |
| Origin | | | | | | | | |
| Alberta | | | | | | | | |
| 97 | Revenues | \$'000 | 340 | 45 | 2,200 | 1,365 | 17,319 | 47,972 |
| 98 | C.V. ² | | 51.88 | 5.39 | 26.56 | 29.13 | 12.75 | 7.32 |
| 99 | Tonnes | '000 | 2 | — | 5 | 3 | 90 | 252 |
| 100 | C.V. | | 73.68 | 16.39 | 52.26 | 41.56 | 14.59 | 8.37 |
| 101 | Tonne-kilometres | '000 | 10 528 | 283 | 23 576 | 14 091 | 330 787 | 844 467 |
| 102 | C.V. | | 71.37 | 16.53 | 52.46 | 41.51 | 14.66 | 8.49 |
| 103 | Number of shipments | | 349 | 111 | 2,232 | 1,873 | 22,323 | 87,925 |
| 104 | Revenue per tonne | \$ | 3,579.96 | 1,661.86 | 2,010.13 | 2,057.91 | 1,992.90 | 1,745.53 |
| 105 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.58 | 0.35 | 3.84 | 0.46 | 0.54 | 0.52 |
| 106 | Revenue per shipment | " | 975.67 | 406.76 | 985.84 | 728.50 | 775.86 | 545.59 |
| 107 | Weight per shipment | kg | 5 342 | 530 | 2 082 | 1 631 | 4 025 | 2 865 |
| 108 | Distance per shipment | km | 6 035 | 4 787 | 4 999 | 4 504 | 3 693 | 3 354 |
| British Columbia | | | | | | | | |
| 109 | Revenues | \$'000 | 856 | 69 | 2,494 | 2,545 | 16,334 | 56,708 |
| 110 | C.V. ² | | 67.41 | 33.56 | 22.22 | 14.38 | 9.54 | 7.70 |
| 111 | Tonnes | '000 | 1 | — | 5 | 10 | 65 | 210 |
| 112 | C.V. | | 77.21 | 50.18 | 26.26 | 13.01 | 12.23 | 8.02 |
| 113 | Tonne-kilometres | '000 | 7 236 | 968 | 28 346 | 53 036 | 295 016 | 909 074 |
| 114 | C.V. | | 75.87 | 50.13 | 26.47 | 13.16 | 12.13 | 8.09 |
| 115 | Number of shipments | | 1,317 | 243 | 3,569 | 4,693 | 33,536 | 101,755 |
| 116 | Revenue per tonne | \$ | 1,517.79 | 1,294.84 | 1,640.79 | 1,426.25 | 1,932.17 | 2,027.22 |
| 117 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.24 | 0.22 | 0.28 | 0.26 | 0.42 | 0.46 |
| 118 | Revenue per shipment | " | 650.14 | 282.59 | 698.85 | 542.36 | 487.05 | 557.30 |
| 119 | Weight per shipment | kg | 904 | 707 | 1 362 | 2 086 | 1 945 | 2 068 |
| 120 | Distance per shipment | km | 6 354 | 5 676 | 5 820 | 5 483 | 4 621 | 4 391 |
| Yukon | | | | | | | | |
| 121 | Revenues | \$'000 | 7 | — | 1 | 7 | 3 | 78 |
| 122 | C.V. ² | | 3.69 ¹ | — | 23.53 ¹ | 3.73 ¹ | 9.79 ¹ | 15.11 |
| 123 | Tonnes | '000 | — | — | — | — | — | — |
| 124 | C.V. | | 7.60 ¹ | — | 3.01 ¹ | 1.84 ¹ | 1.87 ¹ | 46.43 |
| 125 | Tonne-kilometres | '000 | 26 | — | 32 | 54 | 34 | 646 |
| 126 | C.V. | | 9.55 ¹ | — | 3.39 ¹ | 1.97 ¹ | 2.57 ¹ | 46.97 |
| 127 | Number of shipments | | 4 | — | 3 | 3 | 8 | 307 |
| 128 | Revenue per tonne | \$ | 3,406.25 | — | 1,175.66 | 1,392.59 | 3,277.19 | 1,269.31 |
| 129 | Revenue per tonne-kilometre | " | 1.01 | — | 0.16 | 0.22 | 2.27 | 0.24 |
| 130 | Revenue per shipment | " | 1,672.57 | — | 347.13 | 2,441.18 | 335.92 | 253.32 |
| 131 | Weight per shipment | kg | 810 | — | 1 548 | 2 712 | 745 | 402 |
| 132 | Distance per shipment | km | 8 169 | — | 7 119 | 6 513 | 5 763 | 5 254 |
| Northwest Territories | | | | | | | | |
| 133 | Revenues | \$'000 | 2 | 1 | 290 | 14 | 25 | 193 |
| 134 | C.V. ² | | 10.16 ¹ | — | 95.99 ¹ | — | 98.58 ¹ | 32.32 ¹ |
| 135 | Tonnes | '000 | — | — | — | — | — | — |
| 136 | C.V. | | 11.82 ¹ | — | 88.44 ¹ | — | 74.80 ¹ | 26.11 ¹ |
| 137 | Tonne-kilometres | '000 | 4 | 2 | 714 | 37 | 96 | 654 |
| 138 | C.V. | | 19.95 ¹ | — | 89.88 ¹ | — | 72.54 ¹ | 26.70 ¹ |
| 139 | Number of shipments | | 2 | 1 | 33 | 2 | 151 | 377 |
| 140 | Revenue per tonne | \$ | 3,126.65 | 2,324.22 | 2,590.34 | 2,238.61 | 1,567.97 | 1,697.41 |
| 141 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.41 | 0.43 | 0.41 | 0.40 | 0.35 | 0.35 |
| 142 | Revenue per shipment | " | 785.18 | 969.20 | 8,764.04 | 7,208.20 | 166.18 | 512.19 |
| 143 | Weight per shipment | kg | 280 | 417 | 3 476 | 3 234 | 138 | 362 |
| 144 | Distance per shipment | km | 7 585 | 5 352 | 6 217 | 5 649 | 4 450 | 5 120 |

See footnote(s) at end of table.

Tableau 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination — suite

| Man. | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon | N.W.T. T.N.-O. | Total | Destination | |
|--------------------|--------------------|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------|----------------------------------|----------------------------------|
| | | | | | | | Origine | |
| | | | | | | | Alberta | |
| 35,307 | 51,553 | 313,290 | 135,262 | 9,019 | 36,948 | 650,621 | \$'000 | Recettes 97 |
| 5.92 | 6.78 | 4.70 | 4.38 | 28.43 | 28.44 | 3.43 | C.V. ² | 98 |
| 548 | 1 140 | 13 582 | 2 288 | 37 | 317 | 18 263 | '000 | Tonnes 99 |
| 7.91 | 12.73 | 7.09 | 5.97 | 25.73 | 40.42 | 6.05 | C.V. | 100 |
| 707 468 | 732 210 | 3 626 829 | 1 864 142 | 81 272 | 456 915 | 8 692 568 | '000 | Tonnes-kilomètres 101 |
| 7.83 | 11.81 | 4.61 | 5.58 | 26.31 | 39.39 | 4.06 | C.V. | 102 |
| 98,287 | 211,153 | 1,820,416 | 415,918 | 30,655 | 97,370 | 2,788,611 | | Nombre de livraisons 103 |
| 576.23 | 517.64 | 550.18 | 747.99 | 1,059.68 | 963.93 | 663.00 | \$ | Recettes par tonne 104 |
| 0.44 | 0.86 | 2.26 | 1.09 | 0.53 | 0.64 | 1.77 | " | Recettes par tonne-kilomètre 105 |
| 359.23 | 244.15 | 172.10 | 325.21 | 294.23 | 379.46 | 233.31 | " | Recettes par livraison 106 |
| 5 571 | 5 399 | 7 461 | 5 501 | 1 207 | 3 253 | 6 549 | kg | Poids par livraison 107 |
| 1 310 | 647 | 302 | 846 | 2 085 | 1 625 | 642 | km | Distance par livraison 108 |
| | | | | | | | Colombie-Britannique | |
| 24,001 | 17,226 | 102,216 | 345,982 | 16,271 | 2,022 | 586,726 | \$'000 | Recettes 109 |
| 16.21 | 9.49 | 5.61 | 4.41 | 18.02 | 39.41 | 3.00 | C.V. ² | 110 |
| 245 | 168 | 2 180 | 13 252 | 104 | 15 | 16 255 | '000 | Tonnes 111 |
| 30.13 | 11.01 | 6.19 | 6.52 | 14.87 | 39.20 | 5.38 | C.V. | 112 |
| 487 390 | 266 676 | 1 794 004 | 3 822 820 | 198 395 | 23 522 | 7 886 483 | '000 | Tonnes-kilomètres 113 |
| 23.23 | 10.95 | 7.44 | 8.13 | 17.54 | 40.16 | 4.71 | C.V. | 114 |
| 55,943 | 48,262 | 322,464 | 1,872,909 | 21,680 | 3,106 | 2,469,480 | | Nombre de livraisons 115 |
| 1,134.74 | 671.22 | 639.31 | 580.34 | 1,425.72 | 2,256.12 | 693.59 | \$ | Recettes par tonne 116 |
| 0.49 | 0.40 | 0.64 | 4.56 | 0.60 | 1.53 | 3.59 | " | Recettes par tonne-kilomètre 117 |
| 429.03 | 356.94 | 316.98 | 184.73 | 750.49 | 651.20 | 237.59 | " | Recettes par livraison 118 |
| 4 374 | 3 481 | 6 759 | 7 075 | 4 818 | 4 853 | 6 582 | kg | Poids par livraison 119 |
| 2 323 | 1 678 | 1 024 | 333 | 2 287 | 2 339 | 761 | km | Distance par livraison 120 |
| | | | | | | | Yukon | |
| 43 | 55 | 517 | 832 | 1,395 | 286 | 3,224 | \$'000 | Recettes 121 |
| 62.93 ¹ | 20.03 ¹ | 65.16 | 27.88 | 21.38 | 66.50 ¹ | 23.03 | C.V. ² | 122 |
| ... | 1 | 2 | 5 | 21 | 1 | 30 | '000 | Tonnes 123 |
| 59.75 ¹ | 21.66 ¹ | 64.65 | 28.32 | 25.52 | 75.90 ¹ | 19.42 | C.V. | 124 |
| 125 | 3 547 | 2 943 | 8 391 | 12 733 | 724 | 29 255 | '000 | Tonnes-kilomètres 125 |
| 59.13 ¹ | 21.87 ¹ | 61.40 | 33.34 | 24.07 | 69.32 ¹ | 16.48 | C.V. | 126 |
| 482 | 68 | 2,040 | 3,378 | 10,930 | 373 | 17,598 | | Nombre de livraisons 127 |
| 1,011.27 | 450.28 | 4,511.46 | 1,516.68 | 1,248.96 | 658.18 | 1,663.87 | \$ | Recettes par tonne 128 |
| 0.30 | 0.17 | 2.19 | 0.68 | 3.40 | 0.45 | 2.52 | " | Recettes par tonne-kilomètre 129 |
| 89.05 | 805.88 | 253.40 | 246.28 | 127.66 | 768.01 | 183.21 | " | Recettes par livraison 130 |
| 78 | 20 659 | 771 | 1 515 | 1 896 | 2 204 | 1 695 | kg | Poids par livraison 131 |
| 3 346 | 2 566 | 2 032 | 2 202 | 427 | 1 455 | 1 155 | km | Distance par livraison 132 |
| | | | | | | | Territoires du Nord-Ouest | |
| 32 | 43 | 2,671 | 608 | 39 | 10,000 | 13,920 | \$'000 | Recettes 133 |
| 38.07 ¹ | 58.42 ¹ | 41.03 | 66.49 ¹ | 44.17 ¹ | 64.66 | 53.72 | C.V. ² | 134 |
| -- | -- | 29 | 5 | -- | 342 | 377 | '000 | Tonnes 135 |
| 66.41 ¹ | 74.78 ¹ | 61.77 | 87.24 ¹ | 53.90 ¹ | 68.32 | 66.58 | C.V. | 136 |
| 77 | 95 | 38 794 | 11 848 | 96 | 149 133 | 201 551 | '000 | Tonnes-kilomètres 137 |
| 66.29 ¹ | 80.42 ¹ | 60.94 | 93.82 ¹ | 47.51 ¹ | 69.89 | 63.21 | C.V. | 138 |
| 157 | 306 | 8,831 | 866 | 409 | 14,254 | 25,388 | | Nombre de livraisons 139 |
| 571.37 | 751.47 | 462.78 | 738.79 | 561.65 | 209.53 | 363.90 | \$ | Recettes par tonne 140 |
| 0.26 | 0.35 | 0.29 | 0.82 | 0.39 | 0.43 | 0.39 | " | Recettes par tonne-kilomètre 141 |
| 202.27 | 140.37 | 302.47 | 702.31 | 96.10 | 701.60 | 548.27 | " | Recettes par livraison 142 |
| 223 | 149 | 3 325 | 5 985 | 136 | 24 016 | 14 861 | kg | Poids par livraison 143 |
| 2 142 | 2 203 | 1 594 | 2 310 | 1 525 | 467 | 1 071 | km | Distance par livraison 144 |

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 4.6

For-hire Trucking, 1990: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination -- Concluded

| | | | Nfld. | P.E.I. | N.S. | N.B. | | |
|-------------|-----------------------------|--------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Destination | | | T.-N. | Î.-P.-É. | N.-É. | N.-B. | Qué. | Ont. |
| Origin | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | |
| 145 | Revenues | \$'000 | 78,809 | 19,313 | 195,255 | 191,821 | 923,328 | 1,717,628 |
| 146 | C.V. ² | | 6.95 | 9.16 | 4.45 | 4.10 | 2.08 | 1.43 |
| 147 | Tonnes | '000 | 764 | 322 | 4 206 | 5 408 | 24 859 | 67 701 |
| 148 | C.V. | | 5.96 | 12.76 | 12.97 | 7.47 | 3.45 | 3.45 |
| 149 | Tonne-kilometres | '000 | 796 090 | 168 480 | 1 809 834 | 1 856 293 | 9 233 053 | 16 440 137 |
| 150 | C.V. | | 9.63 | 12.60 | 6.87 | 5.09 | 3.49 | 2.28 |
| 151 | Number of shipments | | 282,203 | 115,346 | 997,976 | 976,320 | 5,185,643 | 11,054,791 |
| 152 | Revenue per tonne | \$ | 882.23 | 489.84 | 655.89 | 596.91 | 872.51 | 866.92 |
| 153 | Revenue per tonne-kilometre | " | 0.98 | 1.00 | 1.95 | 1.28 | 3.71 | 6.25 |
| 154 | Revenue per shipment | | 279.26 | 167.43 | 195.65 | 196.47 | 178.06 | 155.37 |
| 155 | Weight per shipment | kg | 2 708 | 2 796 | 4 215 | 5 539 | 4 794 | 6 124 |
| 156 | Distance per shipment | km | 1 516 | 692 | 766 | 624 | 455 | 371 |

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

² Coefficient of variation, see Chapter 8.

³ The averages published in Chapters 4 and 5 are shipment- based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

Average revenue per tonne =

$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average revenue per tonne-kilometre =

$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average length of haul =

$$\frac{\text{estimates of kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average weight per shipment =

$$\frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average revenue per shipment =

$$\frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Tableau 4.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination – fin

| Man. | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon | N.W.T. T.N.-O | Total | Destination | |
|-----------|-----------|---------------|---------------|----------|------------------|------------|-------------------|----------------------------------|
| | | | | | | | Origine | |
| | | | | | | | Total | |
| 220,847 | 208,782 | 660,849 | 680,037 | 28,175 | 51,320 | 4,976,164 | \$'000 | Recettes 145 |
| 3.83 | 4.74 | 3.04 | 2.55 | 14.94 | 31.71 | 0.94 | C.V. ² | 146 |
| 6 171 | 4 861 | 17 833 | 16 355 | 165 | 679 | 149 325 | '000 | Tonnes 147 |
| 19.14 | 9.79 | 6.01 | 5.27 | 12.11 | 52.94 | 2.03 | C.V. | 148 |
| 3 246 234 | 2 577 178 | 9 032 964 | 8 589 854 | 304 681 | 645 429 | 54 700 229 | '000 | Tonnes-kilomètres 149 |
| 6.42 | 8.78 | 3.66 | 3.97 | 13.79 | 43.75 | 1.62 | C.V. | 150 |
| 1,060,026 | 1,167,109 | 2,798,751 | 2,781,750 | 69,914 | 122,647 | 26,612,477 | | Nombre de livraisons 151 |
| 708.18 | 642.43 | 706.29 | 776.94 | 1,494.92 | 1,234.48 | 809.59 | \$ | Recettes par tonne 152 |
| 1.13 | 1.27 | 1.66 | 3.30 | 1.03 | 0.70 | 4.08 | " | Recettes par tonne-kilomètre 153 |
| 208.34 | 178.89 | 236.12 | 244.46 | 402.99 | 418.44 | 186.99 | " | Recettes par livraison 154 |
| 5 822 | 4 165 | 6 372 | 5 879 | 2 359 | 5 538 | 5 611 | kg | Poids par livraison 155 |
| 1 042 | 852 | 940 | 1 080 | 2 143 | 1 657 | 617 | km | Distance par livraison 156 |

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

² Coefficient de variation, voir chapitre 8.

³ Les moyennes publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les livraisons: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque livraison. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par livraison.

Recettes moyennes par tonne =

estimations des recettes par tonne

estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes par tonne-kilomètre =

estimations des recettes par tonne-kilomètre

estimation du nombre de livraisons

Longueur moyenne des voyages =

estimations des kilomètres

estimation du nombre de livraisons

Poids moyen des livraisons =

estimations du poids

estimation du nombre de livraisons

Recettes moyennes des livraisons =

estimations des recettes

estimation du nombre de livraisons

Table 4.7

For-hire Trucking, 1990: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates based on Revenues

Tableau 4.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces régions, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

| Origin | Revenues | Rank | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|
| Origine | Recettes | Classement | Tonnes | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| Toronto | 955,435 | 1 | 23 909 | 1 | 7 940 462 | 1 | 6,614,280 | 1 |
| Montreal | 511,170 | 2 | 9 599 | 2 | 4 037 451 | 2 | 3,440,313 | 2 |
| Vancouver | 312,485 | 3 | 4 738 | 5 | 3 375 045 | 3 | 1,688,405 | 3 |
| Edmonton | 256,866 | 4 | 5 411 | 4 | 3 089 357 | 4 | 1,306,393 | 4 |
| Winnipeg | 160,225 | 5 | 2 340 | 7 | 1 768 427 | 5 | 1,041,467 | 5 |
| Calgary | 138,795 | 6 | 2 600 | 6 | 1 574 656 | 6 | 809,186 | 6 |
| Hamilton | 115,819 | 7 | 6 068 | 3 | 1 325 107 | 7 | 631,401 | 7 |
| Kitchener | 76,426 | 8 | 1 684 | 10 | 565 402 | 13 | 458,392 | 13 |
| Quebec | 65,375 | 9 | 1 650 | 11 | 511 457 | 14 | 356,985 | 14 |
| Halifax | 61,936 | 10 | 2 150 | 8 | 582 516 | 10 | 435,133 | 10 |
| Saskatoon | 51,726 | 11 | 1 228 | 14 | 655 512 | 9 | 303,147 | 9 |
| Windsor | 49,772 | 12 | 1 372 | 13 | 567 227 | 12 | 275,607 | 12 |
| London | 43,144 | 13 | 962 | 16 | 303 193 | 17 | 432,320 | 17 |
| St.Catherines-Niagara | 42,835 | 14 | 1 898 | 9 | 750 223 | 8 | 202,231 | 8 |
| Regina | 40,523 | 15 | 1 395 | 12 | 570 932 | 11 | 248,017 | 11 |
| Ottawa-Hull | 37,693 | 16 | 608 | 19 | 206 031 | 21 | 325,136 | 21 |
| Oshawa | 31,978 | 17 | 572 | 20 | 150 725 | 22 | 226,487 | 22 |
| Saint John | 30,241 | 18 | 1 011 | 15 | 304 802 | 16 | 142,858 | 16 |
| Thunder Bay | 26,064 | 19 | 566 | 21 | 420 580 | 15 | 114,891 | 15 |
| Sudbury | 20,353 | 20 | 761 | 17 | 236 541 | 19 | 88,790 | 19 |
| Trois-Rivières | 19,057 | 21 | 736 | 18 | 276 486 | 18 | 72,846 | 18 |
| Chicoutimi-Jonquière | 16,133 | 22 | 312 | 22 | 219 045 | 20 | 29,872 | 20 |
| St.John's | 9,266 | 23 | 143 | 24 | 88 381 | 23 | 79,723 | 23 |
| Victoria | 7,506 | 24 | 303 | 23 | 47 429 | 24 | 37,336 | 24 |
| Total | 3,080,826 | | 72 016 | | 29 566 985 | | 19,361,216 | |
| Grand total - Total Général | 4,976,164 | | 149 325 | | 54 700 229 | | 26,612,477 | |

Table 4.8

For-hire Trucking, 1990: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates based on Revenues

Tableau 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces régions, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

| Destination | Revenues | Rank | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|
| | Recettes | Classement | Tonnes | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| Toronto | 553,067 | 1 | 29 181 | 1 | 6 090 722 | 1 | 3,588,009 | 1 |
| Montreal | 359,108 | 2 | 9 540 | 2 | 4 143 277 | 3 | 1,971,286 | 3 |
| Vancouver | 273,155 | 3 | 5 186 | 3 | 4 300 463 | 2 | 917,918 | 2 |
| Edmonton | 195,332 | 4 | 3 662 | 5 | 2 880 682 | 4 | 707,132 | 4 |
| Calgary | 155,747 | 5 | 2 754 | 7 | 2 139 162 | 5 | 601,520 | 5 |
| Winnipeg | 132,132 | 6 | 1 577 | 13 | 1 965 222 | 6 | 468,089 | 6 |
| Ottawa-Hull | 116,287 | 7 | 2 630 | 8 | 1 080 991 | 7 | 761,212 | 7 |
| Quebec | 86,092 | 8 | 1 887 | 10 | 913 762 | 8 | 534,839 | 8 |
| Halifax | 85,418 | 9 | 1 161 | 18 | 846 319 | 9 | 364,952 | 9 |
| Kitchener | 82,802 | 10 | 3 324 | 6 | 665 725 | 12 | 497,162 | 12 |
| Hamilton | 78,646 | 11 | 4 963 | 4 | 834 861 | 11 | 580,095 | 11 |
| London | 63,880 | 12 | 1 629 | 12 | 425 330 | 16 | 443,261 | 16 |
| Saskatoon | 57,233 | 13 | 1 249 | 16 | 839 218 | 10 | 274,536 | 10 |
| Regina | 51,000 | 14 | 717 | 19 | 611 991 | 13 | 249,419 | 13 |
| Windsor | 48,902 | 15 | 1 183 | 17 | 460 393 | 15 | 297,264 | 15 |
| St.Catherines-Niagara | 48,752 | 16 | 1 883 | 11 | 555 064 | 14 | 265,230 | 14 |
| Sudbury | 44,204 | 17 | 1 558 | 14 | 388 288 | 19 | 233,290 | 19 |
| Oshawa | 42,968 | 18 | 2 524 | 9 | 345 171 | 21 | 336,231 | 21 |
| Thunder Bay | 37,423 | 19 | 368 | 23 | 389 688 | 18 | 162,834 | 18 |
| Saint John | 37,119 | 20 | 1 332 | 15 | 368 013 | 20 | 198,262 | 20 |
| Victoria | 35,809 | 21 | 459 | 22 | 210 992 | 23 | 181,665 | 23 |
| St.John's | 34,850 | 22 | 277 | 24 | 424 183 | 17 | 94,199 | 17 |
| Chicoutimi-Jonquière | 28,952 | 23 | 688 | 20 | 266 629 | 22 | 168,191 | 22 |
| Trois-Rivières | 20,387 | 24 | 588 | 21 | 158 467 | 24 | 128,432 | 24 |
| Total | 2,669,265 | | 80 320 | | 31 304 615 | | 14,025,028 | |
| Grand Total - Total général | 4,976,164 | | 149 325 | | 54 700 229 | | 26,612,477 | |

Table 4.9
For-hire Trucking, 1990: Distribution of Truck
Traffic by Commodity Section

Tableau 4.9
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Ventilation du
volume de camionnage par section de produits

| Commodity Produit | Percentage of traffic Proportion du trafic | | | |
|--|---|--------------|-----------------------|--------------|
| | Revenues | Tonnes | Tonne- kilometres | Shipments |
| | Recettes | | tonnes- kilomètres | Livraisons |
| Live animals - Animaux vivants | 1.0 | 0.9 | 1.2 | 0.3 |
| Food, feed, beverage and tobacco - Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs | 15.8 | 12.1 | 16.3 | 13.8 |
| Crude materials, inedible - Matières brutes non comestibles | 9.4 | 30.2 | 15.4 | 6.3 |
| Fabricated materials, inedible - Demi-produits non comestibles | 35.2 | 40.0 | 42.7 | 25.6 |
| End products, inedible - Produits finals non comestibles | 29.4 | 9.9 | 15.8 | 42.0 |
| General or unclassified freight - Fret ordinaire ou non classé | 9.3 | 6.9 | 8.5 | 12.0 |
| Total | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

| | |
|--|--|
| Table 4.10 For-hire Trucking, 1990: Commodity Ranking Top Ten Commodities Based on Revenues | Tableau 4.10 Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Classement des produits transportés Dix principaux produits, selon les recettes |
|--|--|

| Commodity | | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|-----------|---|----------|------------|--------|------------|-------------------|------------|------------|------------|
| Produit | | Recettes | Classement | | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| 995 | General freight - Fret général | 406,037 | 1 | 9 907 | 2 | 3 683 807 | 1 | 3,128,885 | 1 |
| 146 | Other food preparations - Autres préparations alimentaires | 317,912 | 2 | 6 049 | 5 | 3 244 005 | 2 | 1,349,733 | 3 |
| 371 | Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entière. ou en partie de coton | 221,420 | 3 | 2 741 | 14 | 1 354 148 | 11 | 1,489,062 | 2 |
| 588 | Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles | 151,347 | 4 | 1 857 | 21 | 727 132 | 20 | 1,156,314 | 4 |
| 238 | Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte | 120,690 | 5 | 8 428 | 3 | 1 987 810 | 4 | 317,868 | 18 |
| 429 | Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles | 120,141 | 6 | 2 842 | 13 | 1 401 949 | 9 | 489,889 | 11 |
| 479 | Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base | 116,959 | 7 | 4 722 | 8 | 1 848 656 | 5 | 396,741 | 13 |
| 867 | Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés) | 106,823 | 8 | 503 | 46 | 336 012 | 36 | 141,715 | 40 |
| 581 | Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis | 105,923 | 9 | 1 378 | 26 | 410 473 | 33 | 1,052,905 | 5 |
| 432 | Fuel oil - Mazout | 98,356 | 10 | 6 264 | 4 | 1 738 255 | 6 | 218,426 | 25 |

| | |
|---|--|
| Top Ten Commodities Based on Tonnage | Dix principaux produits, selon les tonnes |
|---|--|

| Commodity | | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|-----------|--|----------|------------|--------|------------|-------------------|------------|------------|------------|
| Produit | | Recettes | Classement | | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| 276 | Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute | 91,397 | 13 | 19 540 | 1 | 1 464 781 | 8 | 600,734 | 9 |
| 995 | General freight - Fret général | 406,037 | 1 | 9 907 | 2 | 3 683 807 | 1 | 3,128,885 | 1 |
| 238 | Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte | 120,690 | 5 | 8 428 | 3 | 1 987 810 | 4 | 317,868 | 18 |
| 432 | Fuel oil - Mazout | 98,356 | 10 | 6 264 | 4 | 1 738 255 | 6 | 218,426 | 25 |
| 146 | Other food preparations - Autres préparations alimentaires | 317,912 | 2 | 6 049 | 5 | 3 244 005 | 2 | 1,349,733 | 3 |
| 431 | Gasoline - Essence | 82,745 | 16 | 5 397 | 6 | 1 345 072 | 12 | 208,643 | 27 |
| 475 | Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton | 98,305 | 11 | 5 320 | 7 | 1 135 230 | 15 | 202,643 | 30 |
| 479 | Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base | 116,959 | 7 | 4 722 | 8 | 1 848 656 | 5 | 396,741 | 13 |
| 445 | Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier | 78,881 | 17 | 4 574 | 9 | 1 386 112 | 10 | 224,315 | 23 |
| 279 | Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts | 64,553 | 21 | 4 244 | 10 | 1 471 890 | 7 | 146,722 | 39 |

Table 4.10

For-hire Trucking, 1990: Commodity Ranking
 - Concluded

Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres

Tableau 4.10

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Classement des produits transportés - fin
Dix principaux produits, selon les tonnes-kilomètres

| Commodity | Revenues | Rank | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|--|----------|------------|--------|------------|-------------------|------------|------------|------------|
| Produit | Recettes | Classement | Tonnes | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| 995 General freight - Fret général | 406,037 | 1 | 9 907 | 2 | 3 683 807 | 1 | 3,128,885 | 1 |
| 146 Other food preparations - Autres préparations alimentaires | 317,912 | 2 | 6 049 | 5 | 3 244 005 | 2 | 1,349,733 | 3 |
| 331 Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage | 86,808 | 14 | 3 869 | 11 | 2 227 725 | 3 | 159,786 | 38 |
| 238 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte | 120,690 | 5 | 8 428 | 3 | 1 987 810 | 4 | 317,868 | 18 |
| 479 Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base | 116,959 | 7 | 4 722 | 8 | 1 848 656 | 5 | 396,741 | 13 |
| 432 Fuel oil - Mazout | 98,356 | 10 | 6 264 | 4 | 1 738 255 | 6 | 218,426 | 25 |
| 279 Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts | 64,553 | 21 | 4 244 | 10 | 1 471 890 | 7 | 146,722 | 39 |
| 276 Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute | 91,397 | 13 | 19 540 | 1 | 1 464 781 | 8 | 600,734 | 9 |
| 429 Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles | 120,141 | 6 | 2 842 | 13 | 1 401 949 | 9 | 489,889 | 11 |
| 445 Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier | 78,881 | 17 | 4 574 | 9 | 1 386 112 | 10 | 224,315 | 23 |

Top Ten Commodities Based on Shipments
Dix principaux produits, selon les livraisons

| Commodity | Revenues | Rank | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|---|----------|------------|--------|------------|-------------------|------------|------------|------------|
| Produit | Recettes | Classement | Tonnes | Classement | Tonnes-kilomètres | Classement | Livraisons | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | No. - Nbre | |
| 995 General freight - Fret général | 406,037 | 1 | 9 907 | 2 | 3 683 807 | 1 | 3,128,885 | 1 |
| 371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entière. ou en partie de coton | 221,420 | 3 | 2 741 | 14 | 1 354 148 | 11 | 1,489,062 | 2 |
| 146 Other food preparations - Autres préparations alimentaires | 317,912 | 2 | 6 049 | 5 | 3 244 005 | 2 | 1,349,733 | 3 |
| 588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles | 151,347 | 4 | 1 857 | 21 | 727 132 | 20 | 1,156,314 | 4 |
| 581 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis | 105,923 | 9 | 1 378 | 26 | 410 473 | 33 | 1,052,905 | 5 |
| 011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée | 84,254 | 15 | 859 | 33 | 906 380 | 16 | 678,291 | 6 |
| 879 Other medicinal and pharmaceutical products - Autres médicaments et produits pharmaceutiques | 20,851 | 52 | 102 | 118 | 80 321 | 104 | 637,278 | 7 |
| 951 Shipping and distribution containers and closures - Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib. | 95,923 | 12 | 1 702 | 24 | 641 964 | 22 | 603,827 | 8 |
| 276 Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute | 91,397 | 13 | 19 540 | 1 | 1 464 781 | 8 | 600,734 | 9 |
| 788 Other apparel - Autres vêtements | 49,990 | 26 | 173 | 96 | 278 733 | 43 | 526,111 | 10 |

Table 4.11

For-Hire Trucking, 1990: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits

| Commodity | | Revenues | Tonnes | Tonne-Kilometres | Shipments |
|-----------|---|----------|--------|-------------------|------------|
| Produit | | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Livraisons |
| | | \$'000 | '000 | '000 | No. - Nbre |
| 995 | General freight - Fret général | 406,037 | 9 907 | 3 683 807 | 3,128,885 |
| 146 | Other food preparations - Autres préparations alimentaires | 317,912 | 6 049 | 3 244 005 | 1,349,733 |
| 371 | Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entières. ou en partie de coton | 221,420 | 2 741 | 1 354 148 | 1,489,062 |
| 588 | Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles | 151,347 | 1 857 | 727 132 | 1,156,314 |
| 238 | Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte | 120,690 | 8 428 | 1 987 810 | 317,868 |
| 429 | Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles | 120,141 | 2 842 | 1 401 949 | 489,889 |
| 479 | Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base | 116,959 | 4 722 | 1 848 656 | 396,741 |
| 867 | Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés) | 106,823 | 503 | 336 012 | 141,715 |
| 581 | Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis | 105,923 | 1 378 | 410 473 | 1,052,905 |
| 432 | Fuel oil - Mazout | 98,356 | 6 264 | 1 738 255 | 218,426 |
| 475 | Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton | 98,305 | 5 320 | 1 135 230 | 202,643 |
| 951 | Shipping and distribution containers and closures - Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib. | 95,923 | 1 702 | 641 964 | 603,827 |
| 276 | Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute | 91,397 | 19 540 | 1 464 781 | 600,734 |
| 331 | Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage | 86,808 | 3 869 | 2 227 725 | 159,786 |
| 011 | Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée | 84,254 | 859 | 906 380 | 678,291 |
| 431 | Gasoline - Essence | 82,745 | 5 397 | 1 345 072 | 208,643 |
| 445 | Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier | 78,881 | 4 574 | 1 386 112 | 224,315 |
| 439 | Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.) | 77,218 | 3 707 | 1 269 942 | 189,752 |
| 351 | Paper for printing - Papier d'impression | 72,702 | 2 009 | 1 220 644 | 251,405 |
| 964 | Paper end-products - Produits finals en papier | 65,625 | 1 338 | 760 113 | 367,762 |
| 279 | Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts | 64,553 | 4 244 | 1 471 890 | 146,722 |
| 448 | Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier | 57,779 | 1 287 | 787 178 | 196,661 |

Table 4.11

For-Hire Trucking, 1990: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups
- Continued

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits - suite

| Commodity | Revenues | Tonnes | Tonne-Kilometres | Shipments |
|---|----------|--------|-------------------|------------|
| Produit | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | No. - Nbre |
| 521 Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery - Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro | 54,555 | 1 164 | 619 674 | 175,315 |
| 509 Other machinery classified by function - Autres machines classées selon la fonction | 54,287 | 391 | 363 117 | 326,498 |
| 051 Dairy products - Produits laitiers | 52,093 | 2 109 | 426 455 | 313,130 |
| 788 Other apparel - Autres vêtements | 49,990 | 173 | 278 733 | 526,111 |
| 741 Household furniture (inc. knocked down) - Meubles de maison (y compris meubles non assemblés) | 48,889 | 313 | 271 767 | 360,315 |
| 991 Mail - Courrier | 48,087 | 374 | 867 180 | 60,219 |
| 465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base | 43,757 | 438 | 254 037 | 361,534 |
| 291 Other waste & scrap materials - Autres déchets et rebuts | 40,851 | 2 211 | 474 854 | 105,530 |
| 473 Glass basic products - Produits de base en verre | 40,680 | 578 | 424 400 | 138,303 |
| 416 Chemical products, fertilizers & fertilizer materials - Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes | 36,502 | 1 834 | 709 790 | 63,647 |
| 091 Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés | 35,071 | 970 | 517 492 | 108,869 |
| 425 Plastics basic shapes and forms - Profiles et formes de base en matière plastique | 31,040 | 438 | 244 454 | 127,173 |
| 583 Trucks, chassis & truck tractors, commercial - Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc. | 30,589 | 365 | 108 210 | 222,367 |
| 436 Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible | 29,742 | 1 549 | 509 692 | 58,743 |
| 697 Miscellaneous electric equipment and appliances - Appareils & matériels électriques divers | 29,353 | 211 | 161 863 | 196,743 |
| 001 Cattle - Bovins | 29,317 | 760 | 545 809 | 51,381 |
| 621 Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) - Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air) | 27,835 | 305 | 209 161 | 184,989 |
| 064 Other bakery products - Autres produits de boulangerie | 26,544 | 430 | 128 771 | 135,384 |
| 428 Paints and related paint products - Peintures et produits connexes | 25,018 | 301 | 167 251 | 205,833 |
| 173 Distilled alcoholic beverages - Boissons alcooliques distillées | 24,215 | 608 | 317 458 | 73,445 |
| 172 Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées | 23,872 | 695 | 276 044 | 100,531 |
| 061 Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus | 23,421 | 1 797 | 569 459 | 58,383 |

Table 4.11

For-Hire Trucking, 1990: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups
- Continued

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits - suite

| Commodity | Revenues | Tonnes | Tonne-Kilometres | Shipments |
|---|----------|--------|-------------------|------------|
| Produit | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | No. - Nbre |
| 469 Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal | 23,146 | 728 | 295 828 | 99,942 |
| 637 Electronic equip. components, chassis & cabinetry - Acc., châssis & meubles pour matériel électronique | 22,803 | 70 | 81 543 | 208,504 |
| 262 Crude mineral oils - Huiles minérales brutes | 22,740 | 2 081 | 381 965 | 86,274 |
| 231 Logs and bolts - Billes et billots | 22,538 | 2 030 | 510 601 | 58,111 |
| 841 Floor coverings - Couvre-sols | 22,505 | 191 | 142 611 | 226,726 |
| 404 Metallic salts & peroxy salts of inorganic acids - Sels et persels métalliques d'acides inorganiques | 21,205 | 628 | 258 676 | 46,210 |
| 461 Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture | 20,863 | 242 | 211 338 | 132,613 |
| 879 Other medicinal and pharmaceutical products - Autres médicaments et produits pharmaceutiques | 20,851 | 102 | 80 321 | 637,278 |
| 801 Toilet preparations and cosmetics - Produits de toilette et produits de beauté | 20,787 | 119 | 88 793 | 473,106 |
| 171 Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées | 20,684 | 753 | 308 833 | 54,460 |
| 899 Other printed matter - Autres imprimés | 20,377 | 181 | 152 033 | 213,861 |
| 402 Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides - Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal. | 20,362 | 895 | 211 123 | 38,910 |
| 464 Insulated wire and cable - Fils et câbles isolés | 20,319 | 218 | 196 206 | 90,698 |
| 519 Other materials handling equipment - Autre matériel de manutention | 20,241 | 314 | 161 800 | 110,171 |
| 339 Other wood fabricated materials - Autres demi-produits en bois | 20,049 | 646 | 312 702 | 65,740 |
| 336 Millwork (woodwork) & building components - Bois travaillé et éléments de construction | 19,944 | 326 | 236 776 | 110,747 |
| 449 Wire and wire rope, steel - Fils et câbles métalliques, d'acier | 19,373 | 363 | 247 130 | 91,587 |
| 807 Cleaning and polishing preparations - Prép. et produits de nettoyage et de cirage | 18,498 | 329 | 159 148 | 120,501 |
| 529 Other special industrial machinery & equipment - Autres machines et matériel industriels spéciaux | 17,677 | 253 | 147 536 | 70,001 |
| 259 Other metal-bearing ores, concentrates and scrap - Autres métaux, minerais, concentrés et déchets | 17,298 | 2 233 | 300 712 | 79,924 |
| 015 Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) - Prép. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes) | 17,295 | 258 | 321 519 | 54,593 |

Table 4.11

For-Hire Trucking, 1990: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups
- Continued

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits - suite

| Commodity | Revenues | Tonnes | Tonne-Kilometres | Shipments |
|---|----------|--------|-------------------|------------|
| Produit | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | No. - Nbre |
| 104 Sugar preparations (including confectionery) - Prép. à base de sucre (y compris les confiseries) | 17,136 | 145 | 109 985 | 201,191 |
| 901 Stationery and office paper supplies - Papeterie et articles de bureau | 16,976 | 107 | 115 002 | 232,323 |
| 012 Poultry meat, fresh, chilled or frozen - Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée | 16,377 | 203 | 132 219 | 86,814 |
| 401 Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid - Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét. | 15,749 | 644 | 175 040 | 29,798 |
| 742 Office furniture and visible record equipment - Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement | 15,128 | 74 | 88 013 | 87,495 |
| 443 Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) - Moulages & forgeages, de fer & acier(sauf tuyaux & raccor) | 15,029 | 411 | 176 797 | 67,462 |
| 969 Plastic end-products - Produits finals en plastique | 14,475 | 175 | 111 051 | 80,036 |
| 075 Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) - Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre) | 13,550 | 258 | 184 310 | 29,826 |
| 686 Wiring devices - Dispositifs de câblage | 13,548 | 91 | 65 535 | 132,137 |
| 433 Lubricating oils and greases - Huiles de graissage et graisses lubrifiantes | 12,872 | 207 | 138 647 | 27,847 |
| 494 Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. & etc) - Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois) | 12,278 | 151 | 122 503 | 98,341 |
| 681 Electric lighting fixtures and portable lamps - Appareils d'éclairage électriques & lampes portative | 11,807 | 60 | 40 755 | 116,805 |
| 806 Soap & detergents (exc. shaving soap & shampoos) - Savons & détersifs (sauf savon à barbe & shampooing) | 11,790 | 156 | 77 015 | 49,327 |
| 101 Sugar, molasses and syrups - Sucre, mélasses et sirops | 11,596 | 497 | 159 993 | 25,262 |
| 159 Complete feed - Aliments complets | 11,583 | 244 | 137 433 | 38,376 |
| 261 Coal - Houille | 11,558 | 744 | 248 702 | 22,760 |
| 472 Structural clay products and refractories - Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires | 11,212 | 425 | 147 841 | 35,662 |
| 522 Const. and maintenance machinery and equipment - Machines & matériel de construction & d'entretien | 10,730 | 137 | 75 710 | 41,653 |
| 468 Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie | 10,660 | 61 | 60 116 | 108,398 |
| 893 Books and pamphlets - Livres et brochures | 10,587 | 61 | 63 616 | 171,784 |
| 546 Other agricultural machinery & equipment - Autres machines et matériel agricoles | 10,352 | 145 | 97 930 | 41,566 |

Table 4.11

For-Hire Trucking, 1990: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Tableau 4.11

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin

| Commodity | Revenues | Tonnes | Tonne-Kilometres | Shipments |
|---|------------------|----------------|-------------------|-------------------|
| Produit | Recettes | | Tonnes-kilomètres | Livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | No. – Nbre |
| 942 Signs & advertising displays (exc. light standard) – Enseignes & réclames publicit. (sauf signaux lumineux) | 10,323 | 66 | 88 069 | 66,367 |
| 763 Miscellaneous equipment – Matériel divers | 10,314 | 73 | 46 956 | 63,545 |
| 671 Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires | 10,096 | 74 | 47 910 | 100,556 |
| 451 Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium | 9,981 | 269 | 171 145 | 41,946 |
| 217 Natural gums & resins (exc. rubber & allied gums) – Gommages & résines natur. (sauf caoutchouc & gommages anal) | 9,919 | 214 | 91 427 | 29,649 |
| 636 Audio & video recording & reproducing equipment – Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images | 9,761 | 27 | 47 057 | 105,640 |
| 945 Other end-products not classified by material – Autres produits finals non classés selon la matière | 9,750 | 48 | 40 783 | 66,046 |
| 415 Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces | 9,658 | 122 | 106 588 | 20,625 |
| 551 Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.) | 9,469 | 96 | 73 150 | 29,251 |
| 444 Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier | 9,225 | 353 | 125 924 | 40,357 |
| 183 Tobacco products, manufactured – Produits du tabac, fabriqués | 9,119 | 229 | 76 187 | 52,398 |
| 356 Paperboard – Carton | 9,048 | 257 | 162 114 | 25,020 |
| 145 Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes | 8,990 | 264 | 133 108 | 20,724 |
| 213 Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes | 8,716 | 1 036 | 549 599 | 93,498 |
| Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits | 4,366,428 | 137 636 | 48 890 370 | 93,498 |
| Total for all commodities – Total pour tous les produits | 4,976,164 | 149 325 | 54 700 229 | 26,612,477 |

Table 4.12

For-Hire Trucking, 1990: Truckload and Less-than-Truckload Shipments by Commodity Divisions (Ranked by Revenues)

Tableau 4.12

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Livraisons en charge complète et en charge partielle selon les divisions de produits (classées en fonction des recettes)

| Commodity | Revenues | Tonnes | Tonne-kilometres | Shipments |
|---|------------------|----------------|-------------------|-------------------|
| Produit | Recettes | | Tonnes-kilometres | Livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | No. - Nbre |
| Less than truckload - Charge partielle | | | | |
| 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 258,958 | 2 477 | 910 172 | 2,370,768 |
| 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 228,474 | 1 164 | 886 564 | 2,620,414 |
| 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 162,278 | 885 | 432 494 | 1,416,665 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 141,595 | 1 237 | 767 661 | 1,112,299 |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 99,560 | 115 | 165 659 | 153,396 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal | 89,319 | 432 | 347 257 | 804,251 |
| 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 82,750 | 557 | 343 033 | 749,409 |
| 74 Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires | 71,897 | 345 | 241 280 | 590,357 |
| 95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 65,267 | 580 | 237 651 | 527,633 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 58,275 | 229 | 187 913 | 487,661 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière | 55,093 | 368 | 234 742 | 482,766 |
| 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 54,217 | 376 | 224 030 | 409,974 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 52,688 | 383 | 184 401 | 415,372 |
| 01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes | 50,016 | 346 | 228 543 | 765,335 |
| 52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales | 47,834 | 230 | 177 038 | 321,536 |
| Total (Less Than Truckload - Charge partielle) | 2,296,451 | 14 588 | 8 700 901 | 21,168,925 |
| Truckload - Charge complète | | | | |
| 43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille | 284,095 | 17 380 | 4 954 857 | 593,762 |
| 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 231,839 | 9 209 | 3 774 713 | 583,977 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 217,887 | 10 739 | 3 402 289 | 385,064 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 189,475 | 5 117 | 2 634 187 | 289,823 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 161,788 | 24 267 | 3 088 172 | 729,896 |
| 23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes | 139,252 | 10 838 | 2 596 733 | 363,905 |
| 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 136,680 | 7 008 | 2 754 668 | 241,243 |
| 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 112,062 | 4 906 | 2 850 117 | 174,620 |
| 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 108,935 | 3 353 | 1 609 921 | 144,132 |
| 01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes | 69,569 | 987 | 1 157 367 | 60,080 |
| 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 68,768 | 2 526 | 1 436 457 | 115,766 |
| 40 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 61,972 | 2 435 | 744 714 | 83,317 |
| 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 60,902 | 1 875 | 928 586 | 89,143 |
| 52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales | 50,464 | 1 470 | 778 403 | 72,764 |
| 41 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 47,471 | 2 075 | 887 501 | 67,920 |
| Total (Truckload - Charge complète) | 2,679,713 | 134 737 | 45 999 277 | 5,443,555 |
| Grand Total | 4,976,164 | 149 325 | 54 700 178 | 26,612,480 |

Table 4.13
For-hire Trucking, 1990: Distribution of Truck
Traffic by Weight Group

Tableau 4.13
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Ventilation du
volume de camionnage par groupe de poids

| Weight group Groupe de poids | Percentage of traffic Proportion du trafic | | | |
|--|---|--------------|---|-------------------------|
| | Revenues Recettes | Tonnes | Tonne- kilometres tonnes- kilomètres | Shipments Livraisons |
| Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg | 5.9 | 0.2 | 0.5 | 33.4 |
| 100 to 999 kg – 100 à 999 kg | 15.7 | 1.9 | 3.7 | 31.5 |
| 1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg | 8.4 | 2.1 | 2.8 | 8.8 |
| 2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg | 8.8 | 2.3 | 4.0 | 4.0 |
| 5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg | 8.2 | 3.8 | 5.6 | 2.9 |
| 10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg | 19.8 | 20.6 | 25.4 | 7.6 |
| 20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg | 16.3 | 22.7 | 26.4 | 5.2 |
| 30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg | 15.4 | 42.7 | 27.7 | 6.6 |
| 45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg | 1.3 | 3.0 | 3.2 | 0.3 |
| 65 000 kg and over – 65 000 kg et plus | 0.3 | 0.7 | 0.8 | 0.0 |
| Total | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

Table 4.14

For-hire Trucking, 1990: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

| | | Up to - Jusqu'à 100 kg | 100 - 999 kg | 1 000 - 1 999 kg | 2 000 - 4 999 kg | 5 000 - 9 999 kg | 10 000 - 19 999 kg |
|---|-----|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Live animals | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 22,327 | 493,920 | 346,989 | 1,033,454 | 4,282,521 | 16,126,188 |
| Tonnes | | 44 | 4 017 | 6 496 | 24 327 | 105 873 | 409 055 |
| Tonne-kilometres | | 19 021 | 2 003 592 | 1 962 409 | 7 135 165 | 39 562 544 | 140 729 240 |
| Shipments | No. | 586 | 7,378 | 4,396 | 6,632 | 13,840 | 28,198 |
| Food, feed, beverage and tobacco | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 24,094,924 | 90,573,752 | 42,543,440 | 74,553,647 | 86,265,163 | 244,260,599 |
| Tonnes | | 42 940 | 473 031 | 365 281 | 816 455 | 1 369 932 | 6 077 654 |
| Tonne-kilometres | | 19 447 172 | 285 669 526 | 203 342 870 | 479 196 673 | 690 519 494 | 3 046 940 291 |
| Shipments | No. | 902,695 | 1,349,445 | 258,987 | 255,313 | 184,524 | 399,786 |
| Crude materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 4,436,849 | 15,267,223 | 6,008,298 | 11,374,104 | 9,608,458 | 63,920,540 |
| Tonnes | | 2 091 | 41 261 | 29 819 | 115 313 | 215 993 | 3 923 472 |
| Tonne-kilometres | | 1 390 601 | 22 273 357 | 13 469 226 | 44 127 931 | 79 563 525 | 1 315 574 537 |
| Shipments | No. | 51,473 | 84,194 | 20,982 | 35,010 | 28,844 | 250,590 |
| Fabricated materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 67,436,166 | 207,947,598 | 85,736,187 | 113,642,668 | 100,514,797 | 256,300,518 |
| Tonnes | | 78 928 | 753 286 | 477 082 | 1 070 276 | 1 646 202 | 7 038 762 |
| Tonne-kilometres | | 53 259 006 | 483 259 153 | 294 986 476 | 583 360 125 | 804 967 512 | 3 747 210 957 |
| Shipments | No. | 1,694,527 | 2,259,179 | 340,571 | 331,510 | 223,673 | 454,682 |
| End products, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 156,115,864 | 382,055,296 | 256,263,745 | 199,924,088 | 160,702,976 | 220,594,965 |
| Tonnes | | 178 041 | 1 193 235 | 2 179 355 | 1 188 454 | 1 844 053 | 5 142 016 |
| Tonne-kilometres | | 154 059 166 | 1 018 195 786 | 925 905 373 | 855 916 746 | 1 083 181 860 | 2 917 314 578 |
| Shipments | No. | 4,749,512 | 3,750,273 | 1,616,653 | 369,022 | 253,335 | 353,548 |
| General or unclassified freight | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 42,325,976 | 85,981,282 | 25,729,206 | 34,903,822 | 44,645,945 | 183,832,730 |
| Tonnes | | 49 412 | 303 830 | 143 393 | 252 301 | 479 340 | 8 153 501 |
| Tonne-kilometres | | 32 829 558 | 220 643 844 | 109 032 903 | 198 228 540 | 386 214 531 | 2 740 606 036 |
| Shipments | No. | 1,481,007 | 929,873 | 100,507 | 79,151 | 63,114 | 534,152 |
| Total | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 294,432,107 | 782,319,072 | 416,627,865 | 435,431,783 | 406,019,860 | 985,035,541 |
| Tonnes | | 351 456 | 2 768 660 | 3 201 427 | 3 467 126 | 5 661 393 | 30 744 460 |
| Tonne-kilometres | | 261 004 100 | 2 032 045 326 | 1 548 699 256 | 2 167 952 786 | 3 084 000 648 | 13 908 375 638 |
| Shipments | No. | 8,879,800 | 8,380,341 | 2,342,096 | 1,076,638 | 767,330 | 2,020,956 |

Tableau 4.14

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations selon la section de produits et le poids

| 20 000 - 29 999 kg | 30 000 - 44 999 kg | 45 000 - 64 999 kg | 65 000 kg and over et plus | Total | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|----------------|------|-------------------|
| Animaux vivants | | | | | | |
| 21,802,000 | 2,872,439 | 602,160 | 120,102 | 47,702,100 | \$ | Recettes |
| 552 908 | 150 341 | 21 949 | 5 138 | 1 280 148 | | Tonnes |
| 374 259 194 | 73 635 178 | 22 244 314 | 2 275 531 | 663 826 189 | | Tonnes-kilomètres |
| 22,568 | 4,335 | 452 | 76 | 88,305 | Nbre | Livraisons |
| Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs | | | | | | |
| 170,138,372 | 49,027,195 | 3,704,909 | 1,279,184 | 786,441,187 | \$ | Recettes |
| 5 531 263 | 3 085 256 | 172 134 | 82 791 | 18 016 736 | | Tonnes |
| 2 959 798 545 | 1 128 663 406 | 71 719 000 | 45 336 350 | 8 930 630 988 | | Tonnes-kilomètres |
| 233,552 | 87,293 | 3,447 | 1,057 | 3,663,084 | Nbre | Livraisons |
| Matières brutes non comestibles | | | | | | |
| 99,470,795 | 240,821,262 | 14,185,401 | 1,454,782 | 466,547,713 | \$ | Recettes |
| 7 686 294 | 31,428,642 | 1 481 510 | 180 617 | 45,105,012 | | Tonnes |
| 1 787 936 718 | 4 808 151 699 | 336 985 873 | 25 480 158 | 8 434 953 625 | | Tonnes-kilomètres |
| 306,315 | 871,374 | 29,661 | 2,479 | 1,680,149 | Nbre | Livraisons |
| Demi-produits non comestibles | | | | | | |
| 418,908,678 | 448,941,490 | 43,386,897 | 9,949,296 | 1,752,764,296 | \$ | Recettes |
| 17 329 476 | 28 140 307 | 2 652 324 | 592 554 | 59 779 197 | | Tonnes |
| 7 360 686 537 | 8 556 219 382 | 1 208 690 559 | 276 940 511 | 23 369 571 231 | | Tonnes-kilomètres |
| 701,027 | 779,933 | 53,548 | 7,881 | 6,801,589 | Nbre | Livraisons |
| Produits finals non comestibles | | | | | | |
| 66,394,523 | 15,497,389 | 3,089,838 | 1,756,707 | 1,462,395,392 | \$ | Recettes |
| 2 133 974 | 671 569 | 140 491 | 99 079 | 14 770 266 | | Tonnes |
| 1 263 605 433 | 302 946 916 | 60 043 652 | 58 770 441 | 8 639 939 430 | | Tonnes-kilomètres |
| 95,547 | 19,723 | 2,792 | 1,228 | 11,174,959 | Nbre | Livraisons |
| Fret ordinaire ou non classé | | | | | | |
| 33,632,954 | 7,600,498 | 1,500,633 | 160,140 | 460,313,187 | \$ | Recettes |
| 681 093 | 238 456 | 58 398 | 13 909 | 10 373 633 | | Tonnes |
| 672 899 472 | 260 057 752 | 39 007 705 | 1 756 744 | 4 661 277 083 | | Tonnes-kilomètres |
| 29,652 | 6,366 | 1,169 | 174 | 3,204,391 | Nbre | Livraisons |
| Total | | | | | | |
| 810,347,323 | 764,760,274 | 66,469,839 | 14,720,211 | 4,976,163,874 | \$ | Recettes |
| 33 915 007 | 63 714 571 | 4 526 806 | 974 087 | 149 324 992 | | Tonnes |
| 14 419 185 898 | 15 129 674 332 | 1 738 691 102 | 410 559 735 | 54 700 229 299 | | Tonnes-kilomètres |
| 1,388,661 | 1,769,024 | 91,068 | 12,896 | 26,612,477 | Nbre | Livraisons |

Table 4.15

For-hire Trucking, 1990: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Weight Group

| | | Up to - Jusqu'à 100 kg | 100 - 999 kg | 1 000 - 1 999 kg | 2 000 - 4 999 kg | 5 000 - 9 999 kg | 10 000 - 19 999 kg |
|--|-----|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Newfoundland | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 1,312,747 | 4,313,883 | 1,561,872 | 2,429,928 | 1,017,357 | 4,263,424 |
| Tonnes | | 2 496 | 19 930 | 7 149 | 10 006 | 9 038 | 82 930 |
| Tonne-kilometres | | 1 744 213 | 12 534 724 | 4 916 222 | 7 868 959 | 8 816 656 | 78 197 300 |
| Shipments | No. | 47,419 | 63,224 | 5,415 | 3,098 | 1,212 | 5,277 |
| Prince Edward Island | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 232,673 | 823,001 | 556,892 | 1,498,840 | 862,783 | 2,582,310 |
| Tonnes | | 394 | 3 564 | 3 207 | 7 889 | 16 525 | 56 795 |
| Tonne-kilometres | | 254 767 | 2 855 144 | 1 871 552 | 6 685 069 | 9 516 168 | 39 190 745 |
| Shipments | No. | 7,446 | 11,038 | 2,362 | 2,342 | 2,369 | 3,964 |
| Nova Scotia | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 6,606,675 | 13,273,038 | 10,814,678 | 8,711,777 | 7,415,972 | 20,800,439 |
| Tonnes | | 9 691 | 71 337 | 79 509 | 66 188 | 105 852 | 714 547 |
| Tonne-kilometres | | 4 498 145 | 34 112 412 | 32 868 807 | 40 438 362 | 45 607 583 | 260 812 049 |
| Shipments | No. | 221,373 | 225,207 | 58,782 | 20,174 | 14,397 | 47,816 |
| New Brunswick | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 5,160,870 | 15,101,296 | 12,167,952 | 13,562,523 | 15,456,922 | 28,282,293 |
| Tonnes | | 9 889 | 90 818 | 142 452 | 147 777 | 254 816 | 705 419 |
| Tonne-kilometres | | 4 039 864 | 34 766 072 | 39 149 889 | 51 515 213 | 97 964 088 | 338 806 595 |
| Shipments | No. | 1 81,805 | 265,471 | 105,557 | 48,281 | 33,734 | 45,157 |
| Quebec | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 63,558,334 | 164,962,162 | 101,857,586 | 82,486,925 | 68,740,127 | 201,925,727 |
| Tonnes | | 69 228 | 553 528 | 906 165 | 691 431 | 1 038 553 | 5 442 677 |
| Tonne-kilometres | | 52 318 009 | 361 402 045 | 324 076 266 | 390 902 502 | 462 354 440 | 2 707 007 408 |
| Shipments | No. | 1,649,159 | 1,693,539 | 680,885 | 216,606 | 141,353 | 356,407 |
| Ontario | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 144,447,194 | 358,886,328 | 188,641,608 | 185,148,571 | 192,763,660 | 414,682,656 |
| Tonnes | | 158 184 | 1 177 084 | 1 520 473 | 1 509 599 | 2 733 470 | 16 509 751 |
| Tonne-kilometres | | 121 400 681 | 922 207 151 | 735 732 756 | 913 155 290 | 1 425 458 475 | 5 372 174 381 |
| Shipments | No. | 4,401,681 | 3,583,475 | 1,097,136 | 468,036 | 372,482 | 1,097,349 |
| Manitoba | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 12,663,084 | 39,046,978 | 17,244,283 | 23,588,536 | 19,455,336 | 48,599,713 |
| Tonnes | | 19 330 | 150 383 | 82 531 | 165 503 | 198 321 | 987 293 |
| Tonne-kilometres | | 17 121 089 | 142 276 093 | 82 267 998 | 154 390 518 | 220 007 848 | 992 735 481 |
| Shipments | No. | 454,158 | 467,360 | 58,940 | 50,724 | 26,343 | 61,200 |
| Saskatchewan | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 5,722,836 | 17,292,940 | 8,047,090 | 9,614,436 | 8,431,650 | 33,944,175 |
| Tonnes | | 10 103 | 85 042 | 60 172 | 85 471 | 136 510 | 979 903 |
| Tonne-kilometres | | 5 118 041 | 39 257 317 | 28 349 446 | 39 914 574 | 69 981 251 | 626 357 076 |
| Shipments | No. | 225,045 | 266,165 | 44,507 | 26,340 | 17,626 | 60,128 |
| Alberta | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 27,202,452 | 77,443,551 | 36,366,440 | 54,168,327 | 44,036,717 | 119,093,633 |
| Tonnes | | 39 007 | 310 819 | 204 966 | 405 049 | 608 218 | 2 684 645 |
| Tonne-kilometres | | 26 140 930 | 219 699 870 | 137 477 471 | 262 329 920 | 375 380 097 | 1 718 727 939 |
| Shipments | No. | 892,452 | 941,209 | 147,946 | 124,821 | 82,377 | 173,042 |
| British Columbia, Yukon and Northwest Territories | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 27,525,243 | 91,175,896 | 39,369,462 | 54,221,920 | 47,839,335 | 110,861,171 |
| Tonnes | | 33 133 | 306 155 | 194 803 | 378 214 | 560 092 | 2 580 502 |
| Tonne-kilometres | | 28 368 785 | 262 934 498 | 161 988 850 | 300 753 052 | 368 917 466 | 1 774 366 664 |
| Shipments | No. | 789,262 | 863,653 | 140,566 | 116,216 | 75,436 | 170,613 |
| Canada | | | | | | | |
| Revenues | \$ | 294,432,107 | 782,319,072 | 416,627,865 | 435,431,783 | 406,019,860 | 985,035,541 |
| Tonnes | | 351 456 | 2 768 660 | 3 201 427 | 3 467 126 | 5 661 393 | 30 744 460 |
| Tonne-kilometres | | 261 004 100 | 2 032 045 326 | 1 548 699 256 | 2 167 952 786 | 3 084 000 648 | 13 908 375 638 |
| Shipments | No. | 8,879,800 | 8,380,341 | 2,342,096 | 1,076,638 | 767,330 | 2,020,956 |

Tableau 4.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids

| 20 000 - 29 999 kg | 30 000 - 44 999 kg | 45 000 - 64 999 kg | 65 000 kg and over – et plus | Total | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|----------------|------|---|
| 7,031,984 | 2,902,673 | ... | 26,196 | 24,860,065 | \$ | Terre-Neuve |
| 174 542 | 204 346 | ... | 2 727 | 513 163 | | Recettes |
| 120 529 176 | 45 004 273 | ... | 1 160 363 | 280 771 884 | | Tonnes |
| 7,427 | 5,811 | ... | 32 | 138,888 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 8,833,890 | 177,470 | 3,487 | ... | 15,571,346 | \$ | Île-du-Prince-Édouard |
| 183 934 | 14 379 | 1 329 | ... | 288 017 | | Recettes |
| 197 778 859 | 1 806 073 | 191 310 | ... | 260 149 685 | | Tonnes |
| 7,700 | 441 | 28 | ... | 37,691 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 28,366,067 | 18,108,484 | 524,590 | ... | 114,621,721 | \$ | Nouvelle-Écosse |
| 1 484 845 | 1 370 091 | 41 512 | ... | 3 943 571 | | Recettes |
| 490 935 703 | 318 260 549 | 9 345 865 | ... | 1 236 879 475 | | Tonnes |
| 59,746 | 39,573 | 912 | ... | 687,974 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 50,778,303 | 21,135,720 | 1,718,482 | 165,096 | 163,529,455 | \$ | Nouveau-Brunswick |
| 2 336 971 | 1 796 336 | 70 987 | 14 280 | 5 569 742 | | Recettes |
| 955 803 422 | 421 432 844 | 45 483 983 | 4 600 924 | 1 993 562 893 | | Tonnes |
| 93,754 | 53,588 | 1,444 | 195 | 838,905 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 167,521,224 | 118,553,300 | 7,700,061 | 1,086,911 | 978,392,357 | \$ | Québec |
| 7 529 768 | 7 782 796 | 342 934 | 95 448 | 24 452 529 | | Recettes |
| 2 605 430 643 | 2 033 922 941 | 196 205 473 | 26 829 397 | 9 160 463 206 | | Tonnes |
| 305,408 | 224,767 | 6,657 | 1,191 | 5,263,619 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 240,908,683 | 294,808,746 | 14,826,477 | 4,117,836 | 2,039,231,760 | \$ | Ontario |
| 10 397 361 | 33 421 531 | 1 111 250 | 281 218 | 68 819 919 | | Recettes |
| 4 237 705 054 | 5 178 914 637 | 350 448 755 | 93 241 746 | 19 350 452 500 | | Tonnes |
| 424,657 | 922,284 | 22,652 | 3,636 | 12,340,347 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 38,290,022 | 23,023,297 | 1,937,500 | 71,303 | 223,920,052 | \$ | Manitoba |
| 1 936 695 | 2 379 062 | 138 772 | 4 079 | 6 061 970 | | Recettes |
| 758 761 210 | 684 923 821 | 57 514 478 | 2 645 201 | 3 112 643 737 | | Tonnes |
| 83,951 | 65,930 | 2,890 | 53 | 1,263,097 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 41,231,282 | 32,387,895 | 4,614,155 | 260,588 | 161,547,049 | \$ | Saskatchewan |
| 1 263 818 | 1 754 246 | 354 425 | 21 463 | 4 751 152 | | Recettes |
| 745 039 122 | 791 951 212 | 134 756 445 | 14 714 669 | 2 495 439 152 | | Tonnes |
| 53,164 | 47,994 | 7,333 | 241 | 740,877 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 126,080,327 | 145,925,534 | 16,725,397 | 3,578,198 | 650,620,575 | \$ | Alberta |
| 4 949 016 | 7 811 977 | 1 009 397 | 239 488 | 18 262 582 | | Recettes |
| 2 278 681 498 | 3 101 149 203 | 458 776 065 | 114 204 017 | 8 692 568 288 | | Tonnes |
| 204,006 | 213,699 | 20,166 | 3,244 | 2,788,611 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 101,305,541 | 107,737,155 | 18,419,689 | 5,414,083 | 603,869,492 | \$ | Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest |
| 3 658 059 | 7 179 807 | 1 456 202 | 315 383 | 16 662 347 | | Recettes |
| 2 028 521 212 | 2 552 308 779 | 485 968 730 | 153 163 418 | 8 117 288 033 | | Tonnes |
| 148,849 | 194,937 | 28,985 | 4,304 | 2,512,466 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |
| 810,347,323 | 764,760,274 | 66,469,839 | 14,720,211 | 4,976,163,874 | \$ | Canada |
| 33,915,007 | 63 714 571 | 4 526 806 | 974 087 | 149 324 992 | | Recettes |
| 14 419 185 898 | 15 129 674 332 | 1 738 691 102 | 410 559 735 | 54 700 229 299 | | Tonnes |
| 1,388,661 | 1,769,024 | 91,068 | 12,896 | 26,612,477 | Nbre | Tonnes-kilomètres |
| | | | | | | Livraisons |

Table 4.16

For-hire Trucking, 1990: Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups

Tableau 4.16

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance

| Distance Group | Estimated Revenues | Estimated Tonnage |
|------------------|----------------------|--------------------------|
| Distance | Recettes estimatives | Nbre estimatif de tonnes |
| | \$'000 | '000 |
| 25 - 49 km | 206,742 | 23 294 |
| 50 - 99 km | 403,239 | 31 367 |
| 100 - 199 km | 598,991 | 26 774 |
| 200 - 299 km | 510,923 | 17 664 |
| 300 - 499 km | 667,545 | 18 535 |
| 500 - 749 km | 740,610 | 14 068 |
| 750 - 999 km | 351,591 | 5 682 |
| 1 000 - 1 499 km | 477,295 | 6 463 |
| > = 1 500 km | 1,019,227 | 5 479 |
| Total | 4,976,164 | 149 325 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées

| Origin Origine | Destination | Commodity Produit | Revenues Recettes (\$'000) | Tonnage Tonnes |
|---|---|--|----------------------------------|-------------------|
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 32,714 | 2 191 675 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 13,995 | 1 355 294 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 24,750 | 744 676 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 4,301 | 454 423 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 5,206 | 422 556 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 10,480 | 337 697 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 7,354 | 336 804 |
| | | 17 Beverages – Boissons | 7,072 | 301 440 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 5,110 | 293 410 |
| | | 05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel | 7,899 | 212 648 |
| | | Total | 234,506 | 8 933 880 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Quebec – Québec | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 1,614 | 90 062 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 2,140 | 65 516 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 4,198 | 65 470 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 2,807 | 60 739 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 793 | 52 076 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 961 | 48 262 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 2,155 | 37 342 |
| | | 03 Fish – Poisson | 2,226 | 27 884 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 526 | 27 766 |
| | | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 1,046 | 25 854 |
| | | Total | 33,831 | 744 879 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Ontario | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 4,118 | 72 984 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 3,813 | 72 598 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 2,932 | 61 142 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 2,251 | 57 120 |
| | | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 2,665 | 54 805 |
| | | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 2,123 | 44 686 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 2,940 | 41 276 |
| | | 03 Fish – Poisson | 2,202 | 21 748 |
| | | 34 Pulp – Pâte | 705 | 20 859 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 1,319 | 20 539 |
| | | Total | 42,424 | 622 225 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|---|--|---|----------------|-------------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 508 | 2 167 |
| | | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 113 | 1 402 |
| | | 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 2,088 | 1 120 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 23 | 996 |
| | | 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 222 | 932 |
| | | 10 Sugar and Sugar Preparations – Sucre et préparations à base de sucre | 224 | 895 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 120 | 456 |
| | | 76 Other Equipment – Autre matériel | 93 | 417 |
| | | 05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel | 49 | 384 |
| | | 00 Live Animals – Animaux vivants | 49 | 344 |
| | | Total | 5,399 | 10 575 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 1,348 | 801 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 21 | 470 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 102 | 441 |
| | | 11 Cocoa, Coffee, Tea and Spices – Cacao, café, thé et épices | 109 | 203 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 49 | 170 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 121 | 160 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 161 | 148 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 27 | 99 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 76 | 54 |
| | | 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 45 | 43 |
| | | Total | 2,423 | 2 952 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Canada | Total | 318,583 | 10 314 511 |
| Quebec – Québec | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 3,251 | 85 289 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 11,389 | 83 550 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 11,658 | 73 214 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 2,304 | 61 921 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 1,738 | 57 061 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 7,826 | 56 797 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 6,804 | 53 089 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 3,859 | 52 169 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 4,289 | 50 068 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 2,888 | 48 883 |
| | | Total | 98,985 | 981 938 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--------------------|---|---|----------------|-------------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| Quebec – Québec | Quebec – Québec | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 32,050 | 2 290 860 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 38,692 | 1 943 572 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 24,456 | 1 852 737 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 111,021 | 1 702 295 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 17,717 | 1 701 764 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 21,223 | 722 815 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 42,473 | 647 051 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 23,340 | 597 429 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 28,358 | 587 808 |
| | | 05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits lactiers, oeufs et miel | 8,773 | 584 392 |
| | | Total | 513,184 | 18 224 715 |
| Quebec – Québec | Ontario | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 11,569 | 455 628 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 33,306 | 431 985 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 32,220 | 365 724 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 15,362 | 363 988 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 18,552 | 346 391 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 12,163 | 340 481 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 8,722 | 242 812 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 9,251 | 219 325 |
| | | 40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 6,508 | 211 090 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 7,036 | 205 760 |
| | | Total | 274,625 | 4 883 848 |
| Quebec – Québec | Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 9,825 | 46 116 |
| | | 17 Beverages – Boissons | 1,159 | 18 419 |
| | | 78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires | 7,047 | 17 786 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 3,166 | 17 371 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 2,250 | 16 249 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 1,117 | 10 330 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 2,654 | 9 842 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 933 | 8 339 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 1,682 | 7 788 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 1,587 | 7 344 |
| | | Total | 54,812 | 238 214 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--------------------|--|--|----------------|-------------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| Quebec – Québec | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 8,472 | 30 919 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 2,844 | 7 795 |
| | | 78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires | 3,610 | 6 778 |
| | | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 2,149 | 5 940 |
| | | 17 Beverages – Boissons | 150 | 5 815 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 1,460 | 5 230 |
| | | 84 House Furnishings – Articles d'aménagement | 661 | 4 957 |
| | | 87 Medicinal and Pharmaceutical Products – Médicaments et produits pharmaceutiques | 292 | 4 705 |
| | | 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 1,181 | 4 210 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 909 | 3 904 |
| | | Total | 36,787 | 123 810 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Quebec – Québec | Canada | Total | 978,392 | 24 452 525 |
| Ontario | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 15,404 | 103 585 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 12,605 | 92 153 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 5,001 | 39 906 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 8,795 | 38 937 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 6,464 | 37 455 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 3,944 | 27 040 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 3,798 | 23 743 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 3,619 | 22 448 |
| | | 15 Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) – Fourrage et aliments pour animaux(sauf céréales n.moul.) | 1,915 | 21 176 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 2,366 | 20 621 |
| | | Total | 135,867 | 745 219 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| Ontario | Quebec – Québec | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 15,422 | 517 888 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 37,737 | 497 236 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 22,496 | 468 649 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 18,760 | 390 328 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 12,169 | 356 607 |
| | | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 3,118 | 315 558 |
| | | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 31,546 | 278 338 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 9,292 | 252 193 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 7,335 | 235 082 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 7,863 | 177 108 |
| | | Total | 325,064 | 5 599 068 |

Table 4.17

**For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity
Movements from Region to Region Based on
Tonnage – Continued**

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux
mouvements de marchandises d'une région à l'autre,
selon les tonnes transportées – suite**

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|---------|--|---|------------------|-------------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| Ontario | Ontario | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 90,758 | 18 579 994 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 98,448 | 6 309 008 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 86,327 | 4 898 475 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 58,494 | 4 424 750 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 42,692 | 3 048 896 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 80,244 | 2 340 456 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 130,323 | 2 306 472 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 24,180 | 1 539 490 |
| | | 05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel | 23,404 | 1 147 795 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 44,067 | 1 107 969 |
| | | Total | 1,210,658 | 60 898 139 |
| Ontario | Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 42,407 | 227 699 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 15,422 | 97 025 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 10,299 | 74 961 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 9,362 | 53 465 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 9,611 | 47 974 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 3,366 | 44 765 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 7,300 | 43 675 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 6,336 | 34 920 |
| | | 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 9,694 | 32 163 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 10,353 | 28 625 |
| | | Total | 238,991 | 1 173 027 |
| Ontario | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 23,804 | 94 910 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 9,650 | 25 198 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 5,570 | 22 449 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 4,356 | 21 945 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 5,902 | 21 809 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 4,225 | 20 489 |
| | | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 5,282 | 16 448 |
| | | 89 Printed Matter – Imprimés | 4,354 | 15 168 |
| | | 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 5,842 | 10 067 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 306 | 10 011 |
| | | Total | 128,651 | 404 463 |
| Ontario | Canada | Total | 2,039,232 | 68 819 916 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|---|---|---|----------------|------------------|
| Origine | Destination | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 1,406 | 5 745 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 807 | 4 075 |
| | | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 708 | 1 921 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 553 | 1 640 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 22 | 1 361 |
| | | 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 1,906 | 1 347 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 447 | 954 |
| | | 89 Printed Matter – Imprimés | 330 | 867 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 799 | 812 |
| | | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n. comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 272 | 774 |
| | | Total | 9,554 | 24 178 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Quebec – Québec | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 10,573 | 73 537 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 4,148 | 29 410 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 2,526 | 16 842 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 1,785 | 13 272 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 1,345 | 10 346 |
| | | 06 Cereal Grains (Inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule) | 873 | 9 095 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 1,475 | 8 643 |
| | | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 462 | 6 089 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 803 | 5 196 |
| | | 45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux | 300 | 4 836 |
| | | Total | 34,887 | 224 843 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Ontario | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 4,519 | 169 165 |
| | | 00 Live Animals – Animaux vivants | 16,638 | 129 451 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 13,490 | 105 160 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 13,817 | 97 579 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 4,986 | 46 085 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 5,389 | 45 594 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 1,908 | 33 298 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 1,917 | 29 716 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 2,709 | 29 519 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 4,315 | 29 165 |
| | | Total | 132,942 | 1 085 950 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin Origine | Destination | Commodity Produit | Revenues Recettes (\$'000) | Tonnage Tonnes |
|---|--|---|----------------------------------|-------------------|
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 95,501 | 6 290 976 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 34,222 | 2 588 325 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 44,793 | 1 740 186 |
| | | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes | 18,307 | 1 737 752 |
| | | 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets | 6,867 | 1 690 173 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 16,372 | 1 036 089 |
| | | 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 39,047 | 968 171 |
| | | 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule) | 14,503 | 933 369 |
| | | 41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 19,325 | 833 314 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 31,000 | 772 773 |
| | | Total | 644,470 | 24 818 477 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 29,763 | 782 773 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 24,600 | 238 254 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 15,006 | 238 037 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 10,224 | 186 732 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 5,967 | 174 315 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 14,321 | 116 124 |
| | | 41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 6,421 | 107 844 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 4,619 | 105 262 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 10,128 | 97 568 |
| | | 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 7,410 | 91 740 |
| | | Total | 214,235 | 2 922 266 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Canada | Total | 1,036,088 | 29 075 714 |

Table 4.17

For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Continued

Tableau 4.17

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – suite

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--|---|---|---------------|----------------|
| Origine | Destination | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 1,618 | 7 222 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 522 | 1 685 |
| | | 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 676 | 1 140 |
| | | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 320 | 1 048 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 304 | 1 015 |
| | | 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 1,652 | 859 |
| | | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers | 320 | 792 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 68 | 646 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 40 | 440 |
| | | 40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 73 | 248 |
| | | Total | 6,287 | 16 159 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Quebec – Québec | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 3,832 | 18 636 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 1,572 | 11 588 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 1,355 | 5 776 |
| | | 36 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 254 | 2 307 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 307 | 2 274 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 250 | 2 040 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 625 | 2 016 |
| | | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 458 | 1 946 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 238 | 1 453 |
| | | 78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires | 681 | 1 368 |
| | | Total | 16,362 | 65 253 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Ontario | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 10,015 | 53 156 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 3,851 | 30 466 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 5,111 | 16 896 |
| | | 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 1,943 | 8 480 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 1,350 | 7 311 |
| | | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 1,697 | 6 563 |
| | | 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | 1,043 | 6 372 |
| | | 94 Miscellaneous End-products – Produits finals divers | 2,216 | 6 258 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 1,136 | 6 120 |
| | | 63 Communication and Related Equipment – Matériel de communications et matériel connexe | 2,179 | 5 374 |
| | | Total | 56,979 | 210 654 |

| Table 4.17 For-Hire Trucking, 1990: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage – Concluded | | Tableau 4.17 Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées – fin | | |
|---|--|--|--|--|
|---|--|--|--|--|

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--|--|---|------------------|--------------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | (\$'000) | |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 12,281 | 332 608 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 7,917 | 314 095 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 6,994 | 306 870 |
| | | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes | 6,173 | 251 641 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 9,419 | 199 547 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 3,861 | 157 001 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 12,250 | 131 278 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 10,613 | 129 644 |
| | | 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | 6,181 | 79 224 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 4,444 | 74 707 |
| | | Total | 146,805 | 2 624 744 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 56,316 | 4 284 065 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 37,481 | 2 208 535 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 25,568 | 1 681 545 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 24,080 | 895 586 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 41,585 | 645 320 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 6,887 | 633 435 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 26,976 | 377 489 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 5,010 | 358 655 |
| | | 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets | 3,487 | 285 404 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 10,176 | 239 562 |
| | | Total | 377,437 | 13 745 549 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Canada | Total | 603,869 | 16 662 359 |
| Canada | Canada | Total | 4,976,164 | 149 325 025 |

Chapter 5

For-hire Trucking: (Commodity Origin and Destination Survey)

Canada - U.S. Traffic

Introduction

Since the introduction of deregulation by the National Transportation Act of 1987, and the signing of the Free Trade Agreement in 1989, there has been a growing competitiveness in the transborder trucking market. The For-hire Commodity Origin and Destination Survey can provide some insight on this competitiveness by measuring international activities of Canadian-domiciled class I and II carriers.

This chapter will be divided into two sections:

Section 1 presents a detailed review of the origin and destination of principal commodities transported internationally by U.S. carriers for interlined traffic. Data presented in this section are shown in tables 5.1 to 5.6.

Section 2 describes the penetration of Canadian carriers into the U.S. market, and the reliance of Canadian carriers on U.S. carriers for interlined traffic. Data in this section are presented in tables 5.7 and 5.8.

Methodology

In order to clearly understand the data presented in this chapter, and to be familiar with the Commodity Origin and Destination Survey methodology, a brief description is given for section 1 and 2.

Throughout section 1, the Commodity Origin and Destination Survey measures data for Canadian-domiciled carriers only. However data excludes movements interlined where the actual transfer of the shipment takes place on Canadian soil. These movements would be considered to be domestic movements.

Data presented in section 2 measures movements by Canadian-domiciled carriers and includes all interlined movements, whether the transfer of the shipment takes place on Canadian or American soil. However, the data include only the Canadian portion of the interline trip. The American portion is calculated as the remainder of the total interline trip.

Section 1 – Commodity Movements

Southbound Movements

Estimated revenues for total southbound movements from Canada to the U.S. amounted to \$828.1 million in 1990, a decrease of 11.7 % from \$937.4 million in 1989. This was the result of a decline in international activity by Canadian domiciled carriers as the number of shipments decreased by 6.6 % from 1.7 million in 1989 to 1.6 million in 1990.

Chapitre 5

Camionnage pour compte d'autrui (Enquête sur l'origine et la destination des marchandises)

Trafic entre le Canada et les États-Unis

Introduction

La déréglementation introduite par la Loi nationale sur les transports de 1987 et la signature de l'accord de libre-échange en 1989 ont eu pour effet d'accroître la concurrence sur le marché du transport routier transfrontalier. L'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises fournit un aperçu de cette concurrence en mesurant les activités internationales des transporteurs des catégories I et II domiciliés au Canada.

Le chapitre comporte deux parties:

La **partie 1** présente un aperçu détaillé de l'origine et de la destination des principales marchandises transportées au niveau international par les transporteurs canadiens. Les données présentées dans cette partie et apparaissent aux tableaux 5.1 à 5.6.

La **partie 2** compare la part du marché des transporteurs canadiens, ainsi que la dépendance des transporteurs canadiens face aux transporteurs américains pour ce qui est des transferts. Les données sont présentées aux tableaux 5.7 et 5.8.

Méthodes

Afin de mieux comprendre les données présentées dans ce chapitre et de se familiariser avec l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises, une brève description est fournie pour les parties 1 et 2.

Dans la partie 1, on n'examine que les données sur l'origine et la destination des marchandises expédiées par les transporteurs domiciliés au Canada. Les données sur les transferts sont exclues lorsque les transferts de chargements ont lieu en sol canadien. Ces mouvements seraient considérés comme des mouvements intérieurs.

Les données présentées dans la partie 2 portent sur les mouvements des transporteurs domiciliés au Canada et comprennent les transferts, qu'ils aient lieu en sol canadien ou en sol américain. Cependant, les données ne portent que sur la partie canadienne de l'expédition. La partie américaine de l'expédition effectuée aux États-Unis constitue la différence par rapport au voyage total.

Partie 1 – Mouvements de marchandises

Mouvements nord-sud

Les recettes estimatives tirées des mouvements (nord-sud) effectués du Canada vers les États-Unis se sont chiffrées à \$828.1 millions en 1990, en baisse de 11.7 % par rapport aux recettes de \$937.4 millions enregistrées en 1989. Cette situation est attribuable à une chute de l'activité internationale chez les transporteurs domiciliés au Canada, le nombre d'expéditions ayant diminué de 6.6 % pour passer de 1.7 million en 1989 à 1.6 million en 1990.

Figure 5.1

Total Southbound Revenues, 1990

\$ millions

1,000

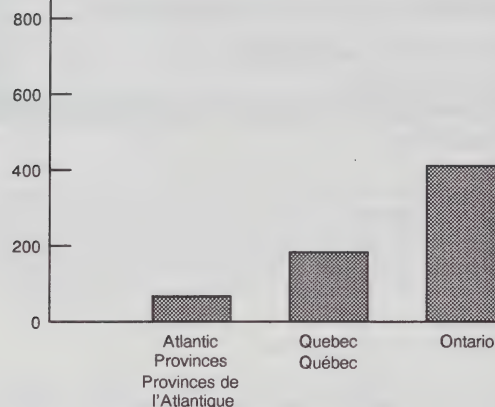


Figure 5.1 shows the Ontario region accounting for \$410.2 million of revenue earned, or 49.5 % of the total. Quebec was second with \$181.3 million or 21.9 %, followed by the Manitoba, Saskatchewan and Alberta region with \$91 million and B.C. and the Territories with \$76.4 million.

Of the total \$410.2 million in revenues earned on southbound movements originating in Ontario, 50.4 % were destined for the northern region of the U.S.. This area represents 59.9% of the tonnes carried, and 59.7 % of the tonne-kilometres performed in that province.

In table 5.2, data are presented for the top 10 commodities transported on southbound movements. 'Road Motor Vehicles' dominated with \$135.2 million earned. This represents 16.3 % of the \$828.1 million of total revenue earned in 1990. 'Paper and Paperboard' was second with \$86.9 million followed by 'Iron, Steel and Alloys' and 'Wood Fabricated Materials' with \$53.3 million and \$47.7 million respectively.

In total, the top 10 commodities accounted for 60.4% of the total revenue earned in 1990, and over 60 % of the tonnes carried and tonne-kilometres performed. These commodities accounted for 1.1 million shipments or 70.6 % of the total.

In Ontario, 'Road Motor Vehicles' was the top commodity carried on southbound movements accounting for \$124.3 million or 30.3 % of the \$410.2 million in revenues earned for that province. This represents 1.6 million tonnes or 20.7 % of the provincial total. The top five commodities carried from the province of Ontario accounted for \$219.6 million or 53.5 % of the total provincial revenue.

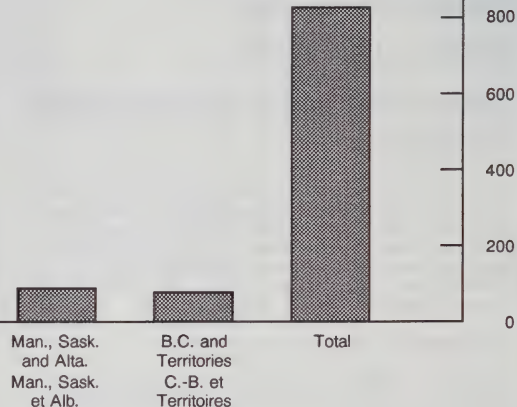
'Paper and Paperboard' was the top commodity carried on southbound movements originating in Quebec. This represented over 23 % of the total provincial revenues and tonnes handled. In total, the top five commodities accounted for 49.3 % of the \$181.3 million in revenues earned in Quebec, and over 1.4 million tonnes carried.

Figure 5.1

Recettes total, Nord-sud, 1990

Millions \$

1,000



Comme l'indique la figure 5.1, la région de l'Ontario a enregistré des recettes de \$410.2 millions, ce qui représente 49.5 % des recettes totales. Le Québec occupe le deuxième rang avec \$181.3 millions (21.9 %); il est suivi du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta avec \$91 millions et de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest avec \$76.4 millions.

Au total, 50.4 % des recettes de \$410.2 millions tirées des mouvements nord-sud en provenance de l'Ontario étaient destinées à la région du nord des États-Unis. Cette région représente 59.9 % du tonnage transporté et 59.7 % du nombre de tonnes-kilomètres parcourues dans cette province.

La figure 5.2 présente les dix principales marchandises transportées vers le sud. Les "véhicules automobiles routiers" ont occupé le premier rang avec des recettes de \$135.2 millions, soit 16.3 % des recettes totales de \$828.1 millions enregistrées en 1990. Viennent ensuite "le papier et le carton" avec \$86.9 millions, "le fer, l'acier et les alliages" et "les demi-produits en bois" avec \$53.3 millions et \$47.7 millions respectivement.

Au total, les dix principales marchandises ont représenté 60.4 % des recettes totales générées en 1990, et plus de 60 % du tonnage transporté et des tonnes-kilomètres parcourues. Ces marchandises ont figuré pour 1.1 million d'expéditions ou 70.6 % du total.

En Ontario, les "véhicules automobiles routiers" ont été la principale marchandise transportée vers le sud; ils ont représenté \$124.3 millions ou 30.3 % des recettes de \$410.2 millions générées dans cette province, ce qui compte pour 1.6 million de tonnes ou 20.7 % du tonnage au niveau provincial. Les cinq principales marchandises transportées en provenance de l'Ontario ont représenté \$219.6 millions ou 53.5 % des recettes totales de cette province.

Quant aux expéditions en provenance du Québec et à destination du sud, ce sont le "papier et le carton" qui ont occupé le premier rang avec plus de 23 % des recettes totales et du tonnage manutentionné dans cette province. Dans l'ensemble, les cinq principales marchandises ont figuré pour 49.3 % des recettes de \$181.3 millions enregistrées au Québec, et plus de 1.4 million de tonnes transportées.

Figure 5.2

Top Commodities Carried on Southbound Movements, 1990

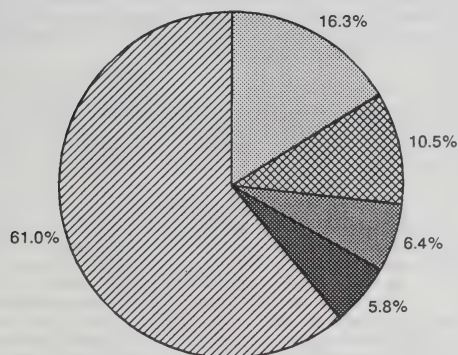
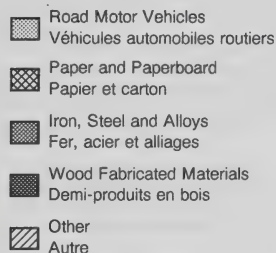


Figure 5.2

Principales marchandises transportées, Nord-sud, 1990



Northbound Movements

Estimated revenues for total northbound movements from U.S. regions of origin to Canada, by Canadian-domiciled carriers, amounted to \$757.2 million in 1990, a decrease of 5.8% from \$804.2 million in 1989. The northern region of the U.S. dominated with \$313.5 million in revenues earned or 41.4% of the total, followed by the northeast region with \$192.9 million or 25.5%.

Mouvements sud-nord

Les recettes estimatives tirées des mouvements (sud-nord) effectués des États-Unis vers le Canada par les transporteurs domiciliés au Canada se sont chiffrées à \$757.2 millions en 1990, soit une baisse de 5.8 % par rapport aux recettes de \$804.2 enregistrées en 1989. La région du nord des États-Unis a dominé avec des recettes de \$313.5 millions ou 41.4 % du total. Elle est suivie de la région du nord-est avec \$192.9 millions ou 25.5 % du total.

Figure 5.3

Total Northbound Revenues, 1990

\$ millions

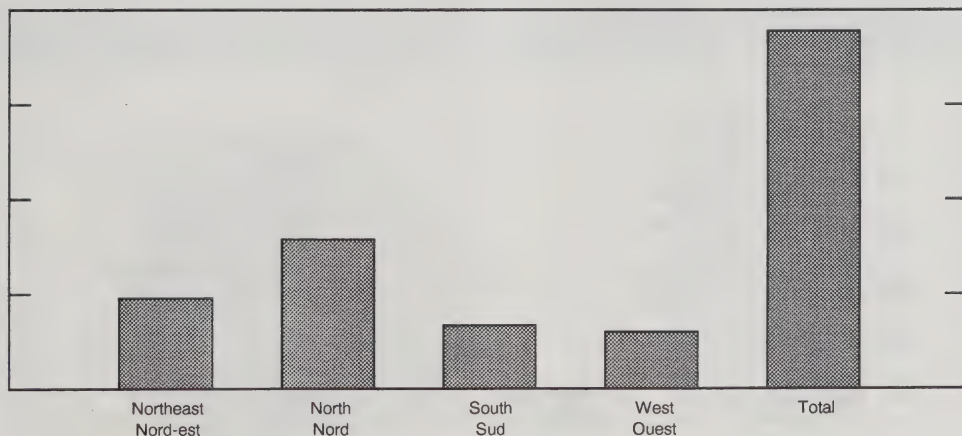
800

600

400

200

0

Northeast
Nord-estNorth
NordSouth
SudWest
Ouest

Total

Figure 5.3

Recettes total, Sud-nord, 1990

Millions \$

800

600

400

200

0

As indicated in table 5.4, Ontario is the dominant province of destination for commodities carried from the U.S. regions by Canadian-domiciled carriers, accounting for \$410.1 million or 54.2 % of total northbound revenues earned.

Northbound movements of commodities originating in the northern region of the U.S. were shipped predominantly to Ontario. This province accounted for \$218.2 million or 69.6 % of the revenues earned in that region. This amounted to 3.3 million tonnes carried and 2.4 billion tonne-kilometres performed, representing 81.5 % and 66.8 % of the respective totals.

Ontario and Quebec represented 82.9 % or \$159.9 million of total revenue earned from the movement of commodities originating in the northeastern region. These provinces accounted for 89 % of the tonnes carried and 77.9 % of the tonne-kilometres performed.

Once again, Ontario was the major province of destination for movements of commodities originating in the southern region of the U.S.. This province accounted for \$68 million in revenues earned and over 57 % of the tonnes carried.

Of the major commodities carried south, 'Road Motor Vehicles' dominated with \$94.4 million. This represents 12.5 % of the \$757.2 million of total revenue earned in 1990. 'General or Unclassified Freight' was second accounting for 7.3 %, followed by 'Chemicals and Related Products' and 'Iron, Steel and Alloys' with 5.4 % and 4.8 %, respectively.

In total, the top 10 commodities carried, accounted for 52.9 % of the total revenues earned, over 50.7 % of the 9.3 million tonnes carried and 53.7 % of the 9.2 billion tonne-kilometres performed.

In the northern U.S. region, 'Road Motor Vehicles' was the major commodity carried accounting for \$71.9 million in revenues earned or 22.9 % of the regional total. This represents 1.1 million tonnes or 27.4 % of the total tonnage handled. The top five commodities carried from the northern region of the U.S. accounted for 47.5 % of the \$313.5 million of total revenues earned.

Comme l'indique le tableau 5.4, l'Ontario a été la première province de destination des marchandises acheminées par les transporteurs canadiens à partir de régions américaines; elle a représenté \$410.1 millions ou 54.2 % des recettes totales des mouvements sud-nord.

Les marchandises à destination du nord et en provenance de la région du nord des États-Unis étaient principalement destinées à l'Ontario qui a figuré pour \$218.2 millions ou 69.6 % des recettes générées dans cette province. L'Ontario a enregistré 3.3 millions de tonnes de marchandises et 2.4 milliards de tonnes-kilomètres, soit 81.5 % et 66.8 % du total respectivement.

L'Ontario et le Québec ont représenté \$159.9 millions ou 82.9 % des recettes totales tirées des mouvements de marchandises en provenance de la région du nord-est. Ces provinces ont compté pour 89 % du tonnage et 77.9 % du nombre de tonnes-kilomètres parcourues.

Encore une fois, l'Ontario a été la principale province de destination des mouvements de marchandises en provenance de la région du sud des États-Unis. Cette province a enregistré des recettes de \$68 millions et plus de 57 % du tonnage.

Parmi les principales marchandises expédiées vers le sud, ce sont les "véhicules automobiles routiers" qui ont dominé avec \$94.4 millions ou 12.5 % des recettes totales de \$757.2 millions générées en 1990. Venaient ensuite le "fret ordinaire ou non classé" avec 7.3 % des recettes, les "produits chimiques et produits connexes" avec 5.4 % et le "fer, l'acier et les alliages" avec 4.8 %.

Dans l'ensemble, les dix principales marchandises ont représenté 52.9 % des recettes totales, plus de 50.7 % des 9.3 millions de tonnes transportées et 53.7 % des 9.2 milliards de tonnes-kilomètres parcourues.

Dans la région du nord des États-Unis, les "véhicules automobiles routiers" étaient la principale marchandise transportée, représentant des recettes de \$71.9 millions ou 22.9 % des recettes totales de la région. Cette marchandise a compté pour 1.1 million de tonnes ou 27.4 % du tonnage total manutentionné. Les cinq principales marchandises transportées en provenance du nord des États-Unis ont figuré pour 47.5 % des recettes totales de \$313.5 millions.

Figure 5.4

Top Commodities Carried on Northbound Movements, 1990






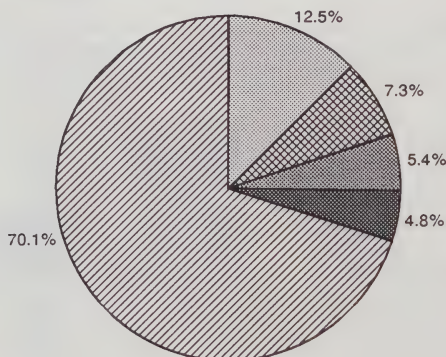
-  Road Motor Vehicles
Véhicules automobiles routiers
-  General or Unclassified Freight
Fret ordinaire ou non classé
-  Chemicals and Related Products
Produits chimiques et connexes
-  Iron, Steel and Alloys
Fer, acier et alliages
-  Other
Autre

Figure 5.4

Principales marchandises transportées, Sud-nord, 1990



'Textile Fabricated Materials' was the top commodity carried on northbound movements originating in the northeast region of the U.S.. This accounted for \$15.9 million or 12.5 % of the total revenues earned. The top five commodities accounted for 34.2% of the \$192.9 million in total revenues and 29.9 % of the total tonnage carried.

Section 2 – Market Penetration

Southbound Movements

Total revenues earned from southbound movements amounted to \$930.7 million in 1990, a decrease of 10.5 % from \$1.04 billion in 1989. Total tonnes transported, in 1990, were 15.5 million, a decrease of 7.7 % from 16.8 million tonnes transported in 1989.

Revenues generated from southbound movements of goods were highest in Ontario at \$493.3 million or 53 % of the total. Interlined freight shipments accounted for \$95.3 million or 19.3 % of the provincial total. Of the total interlined revenues, Canadian carriers accounted for 39.2 % and American carriers for the remainder. Average distance travelled on interlined shipments was 996 kilometres, 47.9% greater than the 673 kilometres travelled on direct trips. Of the total average distance travelled on interlined shipments, Canadian carriers transported their loads 447 kilometres, indicating a modest U.S. market penetration for movements originating in Ontario.

In Quebec, total 1990 revenues from southbound movements amounted to \$191.8 million. Of this total, \$12.5 million or 6.5% consisted of revenues generated from interlined shipments. Canadian carriers accounted for \$5.4 million or 43.2% and American carriers for the remaining 56.8%. The average distance of interlined shipments originating in Quebec was 1 393 kilometres, 37.4 % greater than the 1 014 kilometres travelled on direct trips.

Les "demi-produits du textile" étaient la principale marchandise transportée vers le nord en provenance de la région du nord-est des États-Unis. Ils ont représenté \$15.9 millions ou 12.5 % des recettes totales. Les cinq principales marchandises ont figuré pour 34.2 % des recettes totales de \$192.9 millions et 29.9 % du tonnage total.

Partie 2 – Pénétration du marché

Mouvements nord-sud

Les mouvements nord-sud ont généré des recettes totales de \$930.7 millions en 1990, ce qui représente une baisse de 10.5 % par rapport à 1989 (\$1.04 milliard). On a enregistré un tonnage de 15.5 millions de tonnes, soit un recul de 7.7 % par rapport à 1989 (16.8 millions de tonnes).

L'Ontario a enregistré les recettes les plus élevées provenant des mouvements nord-sud, soit \$493.3 millions ou 53 % des recettes totales. Les transferts ont représenté \$95.3 millions ou 19.3 % des recettes totales de la province. Les transporteurs canadiens ont représenté 39.2 % des recettes des transferts, et les transporteurs américains, le reste. La distance moyenne parcourue pour les transferts a été établie à 996 kilomètres, soit 47.9 % de plus que la distance parcourue (673 kilomètres) pour les voyages directs. Sur la distance moyenne totale parcourue pour les transferts, les transporteurs canadiens ont transporté leurs marchandises sur 447 kilomètres, ce qui révèle une faible pénétration du marché américain pour les mouvements en provenance de l'Ontario.

Au Québec, les recettes totales tirées des mouvements nord-sud se sont chiffrées à \$191.8 millions en 1990. Sur ce total, \$12.5 millions (ou 6.5 %) provenaient des transferts. Les transporteurs canadiens ont représenté \$5.4 millions (ou 43.2 %), et les transporteurs américains, l'autre 56.8 %. La distance moyenne des mouvements de transfert en provenance du Québec a été établie à 1,393 kilomètres, soit 37.4 % de plus que la distance parcourue pour les voyages directs (1,014 kilomètres).

Figure 5.5

Total Southbound Revenues, 1989 - 1990

Figure 5.5

Recettes total, Nord-sud, 1989 - 1990

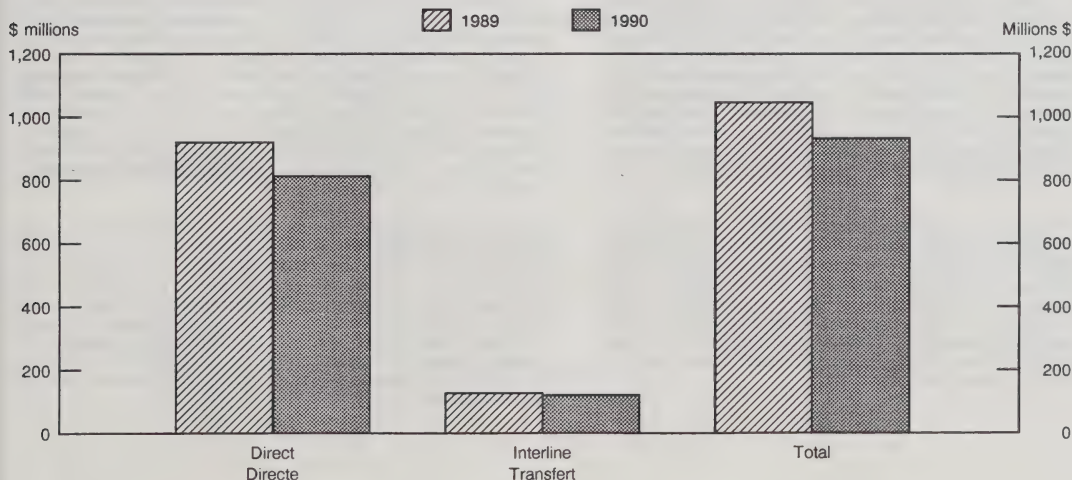
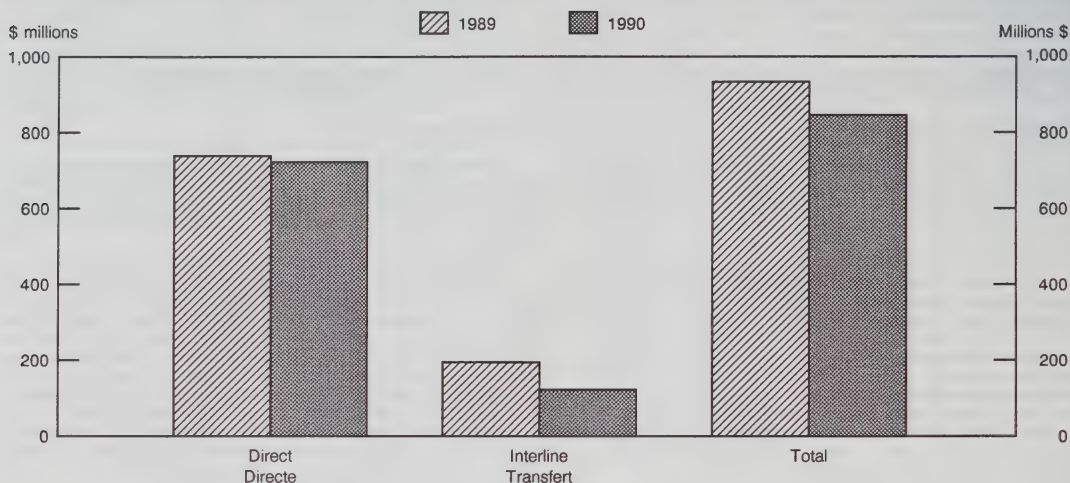


Figure 5.6

Total Northbound Revenues, 1989 - 1990

Figure 5.6

Recettes total, Sud-Nord, 1989 - 1990



Northbound Movements

Total revenues from northbound movements into Canada in 1990 amounted to \$844.2 million, a decrease of 9.8 % from \$935.9 million in 1989. Total tonnes transported in 1990, were 9.5 million, a decrease of 8.7 % from 10.4 million in 1989.

Revenues generated from the transport of goods on northbound movements was at a high in the province of Ontario. In 1990, Ontario earned \$447.2 million in revenues, just over 53 % of the total. This represents 5.8 million tonnes carried or 61.1 % of the total tonnes handled.

Interlined shipments accounted for \$56.5 million in revenue or 12.6 % of the provincial total. Of the total interlined revenues, Canadian carriers accounted for \$26.4 million or 46.7 %, while American carriers transported the rest. On average, carriage distance per interlined shipment was 1 032 kilometres or 25.1% longer than direct shipments, of which Canadian carriers travelled 476 kilometres. However, the distance travelled by Canadian carriers on direct shipments almost doubled that of interlined distance travelled, therefore indicating a higher market penetration on direct trips.

Quebec generated over \$140 million in revenues from international northbound movements in 1990. Of this total, \$16.1 million or 11.5% represented total interlined shipments. Average distance on interlined shipments totalled 1 375 kilometres, of which Canadian carriers accounted for 664 kilometres and 711 kilometres for American carriers, indicating low market penetration. However, Canadian carriers travelled 1 102 kilometres directly from U.S. points, almost twice the distance travelled on interlined trips.

Mouvements sud-nord

En 1990, les recettes totales tirées des mouvements sud-nord se sont chiffrées à \$844.2 millions, une baisse de 9.8 % par rapport aux recettes de \$935.9 millions enregistrées en 1989. Le tonnage total s'est élevé à 9.5 millions de tonnes, une chute de 8.7 % par rapport au tonnage observé en 1989 (10.4 millions de tonnes).

Les recettes tirées du transport de marchandises vers le nord ont été très élevées en Ontario. En 1990, cette province a généré des recettes de \$447.2 millions, ce qui représente un peu plus de 53 % du total. Le tonnage a été établi à 5.8 millions de tonnes ou 61.1 % du tonnage total manutentionné.

Les transferts ont généré des recettes de \$56.5 millions ou 12.6 % des recettes totales de la province. Les transporteurs canadiens ont représenté \$26.4 millions (ou 46.7 %) des recettes tirées des transferts, et les transporteurs américains, le reste. En moyenne, la distance parcourue pour les transferts a été établie à 1,032 kilomètres, soit 25.1 % de plus que la distance parcourue pour les voyages directs. Sur cette distance, les transporteurs canadiens ont parcouru 476 kilomètres. Cependant, la distance parcourue par les transporteurs canadiens pour les voyages directs a représenté le double de la distance parcourue pour les transferts, ce qui indique une plus forte pénétration du marché au titre des voyages directs.

Le Québec a généré des recettes de plus de \$140 millions des mouvements internationaux sud-nord en 1990. Sur ce total, les transferts ont représenté des recettes de \$16.1 millions (ou 11.5 %). La distance moyenne parcourue pour les transferts a été établie à 1,375 kilomètres; sur ce total, les transporteurs canadiens ont parcouru 664 kilomètres, et les transporteurs américains, 711 kilomètres, ce qui indique une faible pénétration du marché. Les transporteurs canadiens ont cependant effectué des voyages directs sur 1,102 kilomètres à partir des États-Unis, ce qui représente près du double de la distance parcourue pour les transferts.

Table 5.1
For-hire Trucking, 1990: Southbound
Movements of Goods, Canada-U.S.

Tableau 5.1
Camionnage pour compte d'autrui, 1990:
Mouvements nord-sud de marchandises,
Canada-États-Unis

| Origin | United States Region | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|---|-----------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Origine | Destination | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif de livraisons | Distance moyenne |
| | Région des États-Unis | | | | | |
| | | \$'000 | | '000 | | Km. |
| Newfoundland - Terre-Neuve | Northeast - Nord-est | 7,795 | 63 665 | 124 916 | 4,002 | 1 952 |
| | North - Nord | 659 | 4 524 | 14 631 | 243 | 3 214 |
| | South - Sud | 586 | 1 935 | 6 364 | 127 | 3 359 |
| | West - Ouest | 428 | 1 128 | 7 609 | 79 | 6 602 |
| Origin - Total - Origine | | 9,468 | 71 252 | 153 519 | 4,451 | ... |
| Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard | Northeast - Nord-est | 2,778 | 38 999 | 40 749 | 4,266 | 1 067 |
| | North - Nord | 59 | 544 | 971 | 30 | 1 851 |
| | South - Sud | 422 | 4 140 | 8 019 | 219 | 1 966 |
| | West - Ouest | 129 | 722 | 3 880 | 40 | 5 366 |
| Origin - Total - Origine | | 3,389 | 44 405 | 53 619 | 4,555 | ... |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | Northeast - Nord-est | 5,808 | 74 445 | 85 036 | 8,517 | 1 103 |
| | North - Nord | 2,142 | 16 113 | 38 746 | 1,273 | 2 430 |
| | South - Sud | 7,414 | 41 959 | 108 160 | 2,653 | 2 569 |
| | West - Ouest | 227 | 774 | 4 750 | 76 | 6 075 |
| Origin - Total - Origine | | 15,592 | 133 291 | 236 692 | 12,519 | ... |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | Northeast - Nord-est | 29,086 | 944 496 | 532 347 | 36,604 | 662 |
| | North - Nord | 4,627 | 48 574 | 106 878 | 2,482 | 2 208 |
| | South - Sud | 6,567 | 54 059 | 130 439 | 3,081 | 2 430 |
| | West - Ouest | 430 | 3 222 | 16 694 | 184 | 5 106 |
| Origin - Total - Origine | | 40,711 | 1 050 351 | 786 358 | 42,351 | ... |
| Quebec - Québec | Northeast - Nord-est | 103,578 | 1 977 569 | 1 288 279 | 145,992 | 642 |
| | North - Nord | 44,791 | 505 421 | 724 474 | 65,563 | 1 316 |
| | South - Sud | 27,650 | 302 839 | 538 178 | 23,496 | 1 811 |
| | West - Ouest | 5,324 | 43 637 | 184 518 | 4,321 | 4 403 |
| Origin - Total - Origine | | 181,343 | 2 829 466 | 2 735 448 | 239,372 | ... |
| Ontario | Northeast - Nord-est | 130,077 | 2 539 263 | 1 168 434 | 382,511 | 465 |
| | North - Nord | 206,951 | 4 601 509 | 3 060 099 | 651,342 | 657 |
| | South - Sud | 54,981 | 466 915 | 608 037 | 60,868 | 1 368 |
| | West - Ouest | 18,166 | 79 123 | 290 177 | 15,206 | 3 715 |
| Origin - Total - Origine | | 410,176 | 7 686 810 | 5 126 748 | 1,109,927 | ... |

Table 5.1

**For-hire Trucking, 1990: Southbound
Movements of Goods, Canada-U.S. -
Concluded**

Tableau 5.1

**Camionnage pour compte d'autrui, 1990:
Mouvements nord-sud de marchandises,
Canada-Etats-Unis - fin**

| Origin | United States Region | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|---|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|---|---|---------------------|
| Origine | Destination | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Nombre estimatif de livraisons | Distance moyenne |
| | Région des États-Unis | \$'000 | | '000 | | Km. |
| Manitoba | Northeast - Nord-est | 4,292 | 36 078 | 85 003 | 4,234 | 2 391 |
| | North - Nord | 16,630 | 309 200 | 291 574 | 27,585 | 909 |
| | South - Sud | 2,971 | 26 735 | 59 336 | 2,246 | 2 297 |
| | West - Ouest | 3,649 | 36 954 | 67 420 | 2,244 | 2 135 |
| Origin - Total - Origine | | 27,541 | 408 967 | 503 334 | 36,309 | ... |
| Saskatchewan | Northeast - Nord-est | 1,288 | 9 746 | 30 752 | 562 | 3 096 |
| | North - Nord | 13,844 | 251 226 | 267 559 | 11,413 | 1 314 |
| | South - Sud | 1,305 | 9 495 | 27 829 | 589 | 2 943 |
| | West - Ouest | 5,412 | 77 645 | 129 066 | 3,513 | 1 739 |
| Origin - Total - Origine | | 21,849 | 348 112 | 455 207 | 16,077 | ... |
| Alberta | Northeast - Nord-est | 2,116 | 10 609 | 40 206 | 1,717 | 3 825 |
| | North - Nord | 11,035 | 105 630 | 253 982 | 6,803 | 2 457 |
| | South - Sud | 7,844 | 48 457 | 169 794 | 4,448 | 3 440 |
| | West - Ouest | 20,621 | 323 676 | 396 421 | 15,229 | 1 350 |
| Origin - Total - Origine | | 41,616 | 488 372 | 860 403 | 28,197 | ... |
| British Columbia - Colombie-Britannique | Northeast - Nord-est | 4,408 | 56 168 | 258 818 | 3,436 | 4 556 |
| | North - Nord | 4,766 | 48 726 | 162 192 | 3,626 | 3 352 |
| | South - Sud | 3,773 | 31 466 | 119 145 | 2,210 | 3 914 |
| | West - Ouest | 40,297 | 1 224 870 | 737 340 | 72,477 | 622 |
| Origin - Total - Origine | | 53,245 | 1 361 230 | 1 277 495 | 81,749 | ... |
| Yukon | Northeast - Nord-est | 3 | 1 | 2 | 9 | 5 230 |
| | North - Nord | 4 | 1 | 6 | 9 | 4 247 |
| | South - Sud | 0 | 1 | 1 | 2 | 5 725 |
| | West - Ouest | 23,129 | 577 860 | 688 233 | 12,494 | 1 192 |
| Origin - Total - Origine | | 23,137 | 577 863 | 688 242 | 12,514 | ... |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | North - Nord | 8 | 28 | 106 | 3 | 3 786 |
| Origin - Total - Origine | | 8 | 28 | 106 | 3 | ... |
| Total Canada - U.S. - Canada - États-Unis | | 828,076 | 15 000 148 | 12 877 171 | 1,588,021 | ... |

Table 5.2
For-Hire Trucking, 1990: Southbound Movements
of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 5.2
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements
nord-sud des dix marchandises les plus payantes,
Canada - États-Unis

| Commodity | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Produit | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif de livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | |
| 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 135,243 | 1 689 | 1 113 384 | 689,192 |
| 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 86,960 | 1 406 | 1 557 002 | 78,108 |
| 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 53,328 | 1 339 | 1 060 283 | 66,200 |
| 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 47,671 | 1 003 | 1 103 303 | 54,613 |
| 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 37,084 | 599 | 536 417 | 45,052 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 35,226 | 1 164 | 610 219 | 50,280 |
| 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets | 32,916 | 990 | 934 013 | 27,426 |
| 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 27,089 | 370 | 283 240 | 50,355 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière | 24,047 | 326 | 353 928 | 28,560 |
| 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 20,871 | 192 | 178 768 | 31,062 |
| Other commodities - Autres produits | 327,640 | 5 923 | 5 146 616 | 467,175 |
| Total Canada-United States - Canada-États-Unis | 828,076 | 15 000 | 12 877 171 | 1,588,021 |

Table 5.3

For-Hire Trucking, 1990: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S.

Tableau 5.3

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada-États-Unis

| Origin | | | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|--|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Origine | Commodity - Produit | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif de livraisons |
| | | | \$'000 | | '000 | |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 03 Fish - Poisson | | 8,024 | 62 734 | 134 998 | 3,587 |
| | 04 Other Marine Products - Autres produits marins | | 636 | 4 887 | 9 017 | 227 |
| | 39 Oils, Fats, Waxes, Extracts and Der., Animal and Veg. - Huiles, corps gras, extraits et dérivés, d'orig. ani. vég. | | 522 | 1 690 | 5 601 | 81 |
| | 95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | | 68 | 532 | 1 150 | 35 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | | 67 | 522 | 1 070 | 62 |
| | Other commodities - Autres produits | | 151 | 895 | 1 684 | 457 |
| Origin - Total - Origine | | | 9,468 | 71 260 | 153 519 | 4,449 |
| Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard | 09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes | | 1,749 | 25 550 | 30 677 | 1,260 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | | 475 | 7 804 | 10 130 | 417 |
| | 04 Other Marine Products - Autres produits marins | | 426 | 1 950 | 4 554 | 1,118 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | | 270 | 6 590 | 4 520 | 390 |
| | 18 Tobacco - Tabacs | | 230 | 231 | 354 | 300 |
| | Other commodities - Autres produits | | 239 | 2 283 | 3 385 | 1,069 |
| Origin - Total - Origine | | | 3,389 | 44 408 | 53 619 | 4,554 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 62 Rubber Tires and Tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc | | 3,267 | 22 707 | 51 169 | 1,593 |
| | 96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière | | 2,880 | 21 538 | 33 146 | 1,113 |
| | 03 Fish - Poisson | | 1,876 | 14 674 | 25 839 | 2,583 |
| | 32 Rubber and Plastic Fabricated Materials - Demi-produits en plastique et en caoutchouc | | 1,435 | 10 203 | 26 069 | 551 |
| | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | | 1,252 | 13 535 | 19 689 | 1,573 |
| | Other commodities - Autres produits | | 4,882 | 50 642 | 80 781 | 5,107 |
| Origin - Total - Origine | | | 15,592 | 133 299 | 236 692 | 12,520 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | | 9,139 | 112 511 | 147 823 | 5,896 |
| | 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | | 6,697 | 159 913 | 145 922 | 7,614 |
| | 96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière | | 4,886 | 69 857 | 94 308 | 3,609 |
| | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | | 3,889 | 41 011 | 65 692 | 2,549 |
| | 17 Beverages - Boissons | | 2,430 | 40 572 | 50 151 | 2,035 |
| | Other commodities - Autres produits | | 13,670 | 626 492 | 282 461 | 20,648 |
| Origin - Total - Origine | | | 40,711 | 1 050 356 | 786 358 | 42,351 |

Table 5.3
For-Hire Trucking, 1990: Southbound Movements
of the Top Five Commodities from Province of
Origin, Canada-U.S. - Continued

Tableau 5.3
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements
nord-sud des cinq marchandises les plus payantes
selon la province d'origine, Canada-Etats-Unis - suite

| Origin Origine | Commodity - Produit | Estimated Revenues Recettes estimatives | Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes | Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons |
|---------------------------------|--|--|--|--|--|
| | | \$'000 | | '000 | |
| Quebec - Québec | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 41,835 | 648 321 | 683 513 | 35,214 |
| | 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 16,958 | 154 658 | 154 261 | 25,270 |
| | 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 11,127 | 218 741 | 202 855 | 12,063 |
| | 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 10,300 | 212 154 | 109 451 | 11,579 |
| | 45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux Other commodities - Autres produits | 9,207 91,916 | 182 235 1 413 352 | 213 332 1 372 035 | 8,181 147,065 |
| Origin - Total - Origine | | 181,343 | 2 829 461 | 2 735 448 | 239,372 |
| Ontario | 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 124,312 | 1 593 252 | 995 980 | 645,806 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 38,069 | 1 095 110 | 761 761 | 51,598 |
| | 47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base | 20,716 | 857 606 | 388 118 | 33,458 |
| | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 18,228 | 421 496 | 317 447 | 24,205 |
| | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes Other commodities - Autres produits | 18,207 190,643 | 247 434 3 471 911 | 202 300 2 461 142 | 22,455 332,403 |
| Origin - Total - Origine | | 410,176 | 7 686 809 | 5 126 748 | 1,109,925 |
| Manitoba | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 3,607 | 51 251 | 77 311 | 2,673 |
| | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 2,312 | 31 917 | 46 182 | 1,803 |
| | 01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes | 2,151 | 22 925 | 40 482 | 1,397 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 2,020 | 27 246 | 45 012 | 1,657 |
| | 03 Fish - Poisson Other commodities - Autres produits | 1,252 16,199 | 6 841 268 794 | 14 197 280 149 | 421 28,353 |
| Origin - Total - Origine | | 27,541 | 408 974 | 503 334 | 36,304 |
| Saskatchewan | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 5,016 | 48 035 | 111 773 | 2,498 |
| | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 2,734 | 35 532 | 41 436 | 1,421 |
| | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 2,724 | 50 173 | 80 346 | 1,897 |
| | 43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille | 2,434 | 106 919 | 50 090 | 2,973 |
| | 00 Live Animals - Animaux vivants Other commodities - Autres produits | 1,568 7,374 | 18 798 88 664 | 25 809 145 753 | 1,054 6,235 |
| Origin - Total - Origine | | 21,849 | 348 121 | 455 207 | 16,078 |

Table 5.3

For-Hire Trucking, 1990: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. - Concluded

Tableau 5.3

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la province d'origine, Canada-États-Unis -- fin

| Origin Origine | Commodity - Produit | Estimated Revenues Recettes estimatives | Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes | Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons |
|---|---|--|--|--|--|
| | | \$'000 | | '000 | |
| Alberta | 00 Live Animals - Animaux vivants | 5,399 | 49 823 | 95 479 | 2,260 |
| | 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 3,919 | 51 159 | 136 387 | 2,495 |
| | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 3,424 | 21 411 | 59 353 | 2,763 |
| | 43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille | 2,531 | 71 169 | 53 730 | 2,500 |
| | 40 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 2,265 | 50 289 | 60 275 | 1,536 |
| | Other commodities - Autres produits | 24,079 | 244 525 | 455 178 | 16,646 |
| Origin - Total - Origine | | 41,616 | 488 376 | 860 403 | 28,200 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 14,104 | 290 632 | 410 363 | 13,903 |
| | 35 Paper and Paperboard - Papier et carton | 7,224 | 102 571 | 184 007 | 5,609 |
| | 23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes | 5,528 | 491 649 | 190 792 | 20,976 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 2,833 | 61 547 | 82 639 | 2,973 |
| | 95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 2,733 | 52 423 | 23 969 | 4,604 |
| | Other commodities - Autres produits | 20,824 | 362 415 | 385 726 | 33,685 |
| Origin - Total - Origine | | 53,245 | 1 361 237 | 1 277 495 | 81,750 |
| Yukon | 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets | 23,126 | 577 858 | 688 229 | 12,485 |
| | 81 Jewellery and Silverware (except Watches and Clocks) - Bijouterie et argenterie (sauf montres et horloges) | 4 | 1 | 4 | 6 |
| | 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 3 | 1 | 5 | 2 |
| | 20 Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) - Produits bruts d'origine animale, n.comes. (sauf fibre) | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | 95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 1 | 1 | 2 | 4 |
| | Other commodities - Autres produits | 2 | 5 | 1 | 10 |
| Origin - Total - Origine | | 23,137 | 577 867 | 688 242 | 12,511 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille | 5 | 27 | 102 | 2 |
| | 86 Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 3 | 1 | 4 | 1 |
| Origin - Total - Origine | | 8 | 28 | 106 | 3 |
| Total Canada-United States - Canada-États-Unis | | 828,076 | 15 000 148 | 12 877 171 | 1,588,021 |

Table 5.4
For-hire Trucking, 1990: Northbound Movements
of Goods, U.S.-Canada

Tableau 5.4
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements
sud-nord de marchandises, États-Unis-Canada

| United States Region Origin | Destination | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|-------------------------------------|--|-------------------------|----------------------------------|---|---|---------------------|
| Origine Région des États-Unis | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Nombre estimatif de livraisons | Distance moyenne |
| | | \$'000 | | '000 | | Km. |
| Northeast - Nord-est | Newfoundland - Terre-Neuve | 2,142 | 8 723 | 18 761 | 1,356 | 1 954 |
| | Prince Edward Island - Île du Prince- Édouard | 343 | 2 719 | 3 619 | 650 | 940 |
| | Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 7,131 | 63 682 | 70 037 | 13,641 | 1 063 |
| | New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 9,014 | 199 186 | 115 598 | 23,726 | 678 |
| | Quebec - Québec | 55,752 | 889 646 | 562 386 | 135,729 | 620 |
| | Ontario | 104,134 | 1 747 886 | 797 567 | 311,897 | 510 |
| | Manitoba | 3,089 | 10 972 | 25 050 | 3,911 | 2 421 |
| | Saskatchewan | 2,497 | 11 069 | 30 185 | 2,048 | 3 028 |
| | Alberta | 4,315 | 10 628 | 41 124 | 7,650 | 3 857 |
| | British Columbia - Colombie- Britannique | 4,520 | 17 466 | 80 240 | 8,059 | 4 587 |
| | Yukon | 13 | 60 | 342 | 13 | 5 554 |
| | Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 1 | 2 | 7 | 19 | 4 248 |
| Origin - Total - Origine | | 192,951 | 2 962 039 | 1 744 917 | 508,699 | ... |
| North - Nord | Newfoundland - Terre-Neuve | 925 | 2 300 | 8 609 | 669 | 3 348 |
| | Prince Edward Island - Île du Prince- Édouard | 23 | 46 | 132 | 172 | 2 349 |
| | Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 3,539 | 19 747 | 45 065 | 3,153 | 2 406 |
| | New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 2,368 | 22 038 | 43 587 | 3,191 | 2 163 |
| | Quebec - Québec | 34,664 | 300 816 | 431 452 | 50,851 | 1 363 |
| | Ontario | 218,164 | 3 259 054 | 2 417 643 | 592,013 | 756 |
| | Manitoba | 16,815 | 209 299 | 214 982 | 32,203 | 998 |
| | Saskatchewan | 7,544 | 51 718 | 90 858 | 10,100 | 1 855 |
| | Alberta | 18,063 | 84 957 | 224 468 | 19,561 | 2 644 |
| | British Columbia - Colombie- Britannique | 11,303 | 47 731 | 142 987 | 13,958 | 3 339 |
| | Yukon | 22 | 20 | 88 | 55 | 4 387 |
| | Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 37 | 180 | 522 | 24 | 3 020 |
| Origin - Total - Origine | | 313,467 | 3 997 906 | 3 620 394 | 725,950 | ... |
| South - Sud | Newfoundland - Terre-Neuve | 1,149 | 5 732 | 16 990 | 368 | 3 360 |
| | Prince Edward Island - Île du Prince- Édouard | 238 | 1 291 | 3 390 | 143 | 2 710 |
| | Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 3,731 | 22 613 | 58 142 | 1,818 | 2 619 |
| | New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 2,467 | 13 554 | 32 775 | 1,243 | 2 426 |
| | Quebec - Québec | 27,768 | 261 692 | 427 279 | 31,495 | 1 746 |
| | Ontario | 68,046 | 584 158 | 765 660 | 101,731 | 1 396 |
| | Manitoba | 5,903 | 44 637 | 104 536 | 4,779 | 2 361 |
| | Saskatchewan | 2,536 | 10 228 | 28 923 | 1,881 | 2 910 |
| | Alberta | 14,231 | 61 044 | 203 689 | 11,254 | 3 528 |
| | British Columbia - Colombie- Britannique | 5,591 | 16 531 | 66 270 | 5,823 | 4 087 |
| | Yukon | 8 | 30 | 171 | 14 | 5 446 |
| | Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 1 | 1 | 1 | 5 | 4 607 |
| Origin - Total - Origine | | 151,670 | 1 021 511 | 1 707 825 | 160, 554 | ... |

Table 5.4

**For-hire Trucking, 1990: Northbound Movements
of Goods, U.S.-Canada – Concluded**

Tableau 5.4

**Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements
sud-nord de marchandises, États-Unis-Canada – fin**

| United States Region Origin | Destination | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Estimated Shipments | Average Distance |
|--|--|-------------------------|----------------------------------|---|---|---------------------|
| Origine Région des États-Unis | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Nombre estimatif de livraisons | Distance moyenne |
| | | \$'000 | | '000 | | Km. |
| West – Ouest | Newfoundland – Terre-Neuve | 29 | 23 | 135 | 70 | 6 217 |
| | Prince Edward Island – Île du Prince- Édouard | 4 | 1 | 8 | 13 | 5 396 |
| | Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 182 | 498 | 2 621 | 199 | 5 617 |
| | New Brunswick – Nouveau- Brunswick | 105 | 253 | 1 271 | 103 | 5 109 |
| | Quebec – Québec | 11,918 | 59 241 | 251 531 | 7,421 | 4 328 |
| | Ontario | 19,745 | 89 225 | 346 619 | 17,382 | 3 947 |
| | Manitoba | 6,590 | 63 658 | 142 056 | 4,368 | 2 441 |
| | Saskatchewan | 3,657 | 46 774 | 71 992 | 2,962 | 1 608 |
| | Alberta | 27,982 | 313 068 | 526 908 | 23,642 | 1 503 |
| | British Columbia – Colombie- Britannique | 48,770 | 716 369 | 778 351 | 61,582 | 983 |
| | Yukon | 96 | 647 | 2 503 | 107 | 3 362 |
| | Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 6 | 8 | 21 | 13 | 3 133 |
| Origin – Total – Origine | | 119,083 | 1 289 765 | 2 124 016 | 117,862 | ... |
| Total U.S.-Canada – États-Unis-Canada | | 757,171 | 9 271 217 | 9 197 152 | 1,513,067 | ... |

Table 5.5
For-Hire Trucking, 1990: Northbound Movements
of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 5.5
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements
sud-nord des dix marchandises les plus payantes, États-
Unis - Canada

| Commodity - Produit | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Estimated Shipments |
|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif de livraisons |
| | \$'000 | '000 | '000 | |
| 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 94,407 | 1 397 | 934 432 | 357,448 |
| 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 55,022 | 511 | 503 500 | 111,450 |
| 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 41,017 | 452 | 481 805 | 66,571 |
| 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 36,256 | 728 | 613 180 | 63,872 |
| 09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes | 33,857 | 354 | 692 690 | 18,364 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 33,455 | 392 | 552 889 | 29,614 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 28,085 | 138 | 180 593 | 64,500 |
| 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 27,343 | 222 | 228 616 | 55,914 |
| 07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits | 26,921 | 352 | 484 193 | 20,496 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal | 24,132 | 157 | 171 227 | 73,465 |
| Other commodities - Autres produits | 356,676 | 4 570 | 4 354 028 | 651,372 |
| Total United States-Canada - États-Unis-Canada | 757,171 | 9 271 | 9 197 152 | 1,513,067 |

Table 5.6

For-Hire Trucking, 1990: Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S.-Canada

Tableau 5.6

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes selon le point d'origine américain, États-Unis-Canada

| Origin Origine | Commodity - Produit | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Estimated Shipments |
|---|---|-------------------------|----------------------------------|---|---|
| | | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Nombre estimatif de livraisons |
| | | \$'000 | '000 | '000 | |
| Northeast - Nord-est | 37 Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles | 15,909 | 138 | 91 626 | 40,205 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 14,897 | 193 | 110 262 | 30,974 |
| | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 14,485 | 178 | 115 053 | 28,571 |
| | 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 12,961 | 221 | 95 329 | 83,533 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 7,805 | 155 | 92 505 | 19,516 |
| | Other commodities - Autres produits | 126,895 | 2 076 | 1 240 142 | 305,901 |
| Origin - Total - Origine | | 192,952 | 2 962 | 1 744 917 | 508,700 |
| North - Nord | 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 71,947 | 1 095 | 721 881 | 257,423 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 28,381 | 201 | 243 831 | 64,108 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages | 20,327 | 475 | 359 049 | 35,175 |
| | 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 14,501 | 79 | 95 851 | 33,007 |
| | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 13,761 | 156 | 159 487 | 25,673 |
| | Other commodities - Autres produits | 164,550 | 1 992 | 2 040 295 | 310,565 |
| Origin - Total - Origine | | 313,467 | 3 998 | 3 620 394 | 725,951 |
| South - Sud | 42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes | 10,265 | 92 | 171 287 | 9,077 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 8,244 | 93 | 153 551 | 5,456 |
| | 58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers | 8,016 | 66 | 81 286 | 12,482 |
| | 07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits | 7,074 | 95 | 120 416 | 5,788 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 6,213 | 41 | 70 851 | 7,772 |
| | Other commodities - Autres produits | 91,858 | 635 | 1 110 434 | 119,976 |
| Origin - Total - Origine | | 131,670 | 1 022 | 1 707 825 | 160,551 |
| West - Ouest | 09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes | 27,438 | 268 | 571 949 | 13,655 |
| | 07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits | 12,523 | 120 | 236 854 | 7,157 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 12,061 | 92 | 223 800 | 7,029 |
| | 33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois | 8,421 | 135 | 180 926 | 7,554 |
| | 99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé | 5,531 | 76 | 78 556 | 8,596 |
| | Other commodities - Autres produits | 53,109 | 599 | 831 930 | 73,870 |
| Origin - Total - Origine | | 119,083 | 1 290 | 2 124 016 | 117,861 |
| Total United States-Canada - États-Unis-Canada | | 757,171 | 9 271 | 9 197 152 | 1,513,067 |

Table 5.7
For-hire Trucking, 1990: Estimated Shares of
Canadian and American Carriers for Southbound
Traffic by Province of Origin, Canada-U.S.
Movements

Tableau 5.7
Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimation des
mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et
américains, selon la province d'origine, mouvements
Canada-États-Unis

| Origin - Origine | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne- kilometres | Average Distance |
|---|-------------------------|----------------------------------|---|---------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes- kilomètres | Distance moyenne |
| | \$ | | | Km. |
| Newfoundland - Terre-Neuve | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 9,400,602 | 71 037 | 153 048 609 | 2 197 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 188,622 | 219 | 822 467 | 5 019 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 71,651 | 219 | 476 351 | 1 606 |
| American Carrier - Transporteur américain | 116,971 | 219 | 346 116 | 3 413 |
| Prince Edward Island - Île du Prince-Édouard | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 3,106,852 | 38 746 | 48 072 450 | 1 221 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 351,480 | 5 660 | 6 402 491 | 1 779 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 282,534 | 5 660 | 5 546 684 | 723 |
| American Carrier - Transporteur américain | 68,946 | 5 660 | 855 807 | 1 056 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 15,304,453 | 131 838 | 235 758 389 | 1 761 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 1,090,619 | 2 178 | 4 739 629 | 2 400 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 460,458 | 2 178 | 1 905 183 | 1 003 |
| American Carrier - Transporteur américain | 630,161 | 2 178 | 2 834 446 | 1 397 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 40,563,252 | 1 049 968 | 786 021 377 | 907 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 427,125 | 2 475 | 6 340 493 | 1 157 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 245,282 | 2 475 | 3 322 843 | 698 |
| American Carrier - Transporteur américain | 181,843 | 2 475 | 3 017 650 | 459 |
| Quebec - Québec | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 179,270,804 | 2 813 873 | 2 722 379 535 | 1 014 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 12,496,024 | 94 734 | 119 709 917 | 1 393 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 5,367,734 | 94 734 | 49 630 399 | 687 |
| American Carrier - Transporteur américain | 7,128,290 | 94 734 | 70 079 518 | 706 |
| Ontario | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 397,960,440 | 7 606 303 | 5 077 536 596 | 673 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 95,338,691 | 446 970 | 506 953 565 | 996 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 37,396,983 | 446 970 | 216 566 367 | 447 |
| American Carrier - Transporteur américain | 57,941,708 | 446 970 | 290 387 198 | 549 |
| Manitoba | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 25,877,737 | 397 147 | 482 565 183 | 1 270 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 3,735,716 | 22 542 | 55 759 972 | 1 947 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 1,929,551 | 22 542 | 28 526 310 | 1 100 |
| American Carrier - Transporteur américain | 1,806,165 | 22 542 | 27 233 662 | 847 |
| Saskatchewan | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 21,676,084 | 347 410 | 453 778 123 | 1 520 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 358,518 | 898 | 1 911 068 | 2 165 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 225,604 | 898 | 1 547 287 | 1 317 |
| American Carrier - Transporteur américain | 132,914 | 898 | 363 781 | 848 |

Table 5.7

For-hire Trucking, 1990: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements - Concluded

Tableau 5.7

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimation des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada-États-Unis - fin

| Origin - Origine | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Average Distance |
|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Distance moyenne |
| | \$ | | | Km. |
| Alberta | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 40,963,437 | 478 041 | 846 369 074 | 2 078 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 4,450,101 | 15 188 | 47 240 802 | 2 771 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 1,499,376 | 15 188 | 19 552 158 | 945 |
| American Carrier - Transporteur américain | 2,950,725 | 15 188 | 27 688 644 | 1 826 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 52,887,397 | 1 358 883 | 1 274 500 469 | 997 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 2,076,000 | 5 137 | 10 623 718 | 2 652 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 801,866 | 5 137 | 4 354 606 | 656 |
| American Carrier - Transporteur américain | 1,274,134 | 5 137 | 6 269 112 | 1 996 |
| Yukon | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 23,128,750 | 577 859 | 688 233 683 | 1 194 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 10,450 | 2 | 10 142 | 4 468 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 8,236 | 2 | 7 126 | 3 148 |
| American Carrier - Transporteur américain | 2,214 | 2 | 3 016 | 1 320 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| Direct Shipment - Livraison directe | 8,353 | 28 | 106 295 | 3 786 |
| Interline Shipment - Livraison par transfert | 1,765 | 1 | 1 835 | 2 723 |
| Canadian Carrier - Transporteur canadien | 1,113 | 1 | 1 168 | 1 733 |
| American Carrier - Transporteur américain | 652 | 1 | 667 | 990 |
| Total | 930,673,272 | 15 467 137 | 13 528 885 882 | ... |

Table 5.8

For-hire Trucking, 1990: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S.-Canada Movements

Tableau 5.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis-Canada

| Destination | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Average Distance |
|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Distance moyenne |
| | \$ | | | Km. |
| Newfoundland – Terre-Neuve | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 3,685,316 | 16 231 | 43 450 302 | 3 021 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 1,496,675 | 744 | 2 390 284 | 3 559 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 679,126 | 744 | 1 288 076 | 1 643 |
| American Carrier – Transporteur américain | 817,549 | 744 | 1 102 208 | 1 916 |
| Prince Edward Island – Île du Prince-Édouard | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 582,166 | 4 024 | 7 118 651 | 1 850 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 226,894 | 162 | 916 010 | 5 404 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 37,751 | 162 | 54 006 | 608 |
| American Carrier – Transporteur américain | 189,143 | 162 | 862 004 | 4 796 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 13,325,666 | 104 186 | 173 162 370 | 1 728 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 3,612,527 | 9 216 | 23 121 125 | 2 727 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 1,556,184 | 9 216 | 3 712 570 | 825 |
| American Carrier – Transporteur américain | 2,056,343 | 9 216 | 19 408 555 | 1 902 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 12,035,762 | 230 471 | 190 606 930 | 1 051 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 7,661,813 | 7 714 | 25 969 663 | 2 293 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 2,062,925 | 7 714 | 3 165 675 | 531 |
| American Carrier – Transporteur américain | 5,598,888 | 7 714 | 22 803 988 | 1 762 |
| Quebec – Québec | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 123,916,019 | 1 491 731 | 1 655 525 772 | 1 102 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 16,130,250 | 36 845 | 54 968 769 | 1 375 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 7,923,065 | 36 845 | 26 589 280 | 664 |
| American Carrier – Transporteur américain | 8,207,185 | 36 845 | 28 379 489 | 711 |
| Ontario | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 390,731,266 | 5 585 356 | 4 274 503 288 | 825 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 56,452,117 | 204 660 | 201 624 461 | 1 032 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 26,385,567 | 204 660 | 84 301 110 | 476 |
| American Carrier – Transporteur américain | 30,066,550 | 204 660 | 117 323 351 | 556 |
| Manitoba | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 31,286,400 | 323 973 | 482 191 024 | 1 472 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 3,500,776 | 5 732 | 9 922 522 | 1 872 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 1,510,985 | 5 732 | 4 699 620 | 886 |
| American Carrier – Transporteur américain | 1,989,791 | 5 732 | 5 222 902 | 986 |

Table 5.8

For-hire Trucking, 1990: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S.-Canada Movements – Concluded

Tableau 5.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1990: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis-Canada – fin

| Destination | Estimated Revenues | Estimated Tonnage | Estimated Tonne-kilometres | Average Distance |
|--|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Distance moyenne |
| | \$ | | | Km. |
| Saskatchewan | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 15,726,512 | 118 688 | 219 655 924 | 2 072 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 3,307,226 | 5 993 | 12 559 073 | 2 203 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 1,489,125 | 5 993 | 5 685 092 | 1 026 |
| American Carrier – Transporteur américain | 1,818,101 | 5 993 | 6 873 981 | 1 177 |
| Alberta | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 61,946,695 | 461 892 | 974 741 552 | 2 603 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 18,535,670 | 27 875 | 68 756 800 | 2 763 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 7,153,681 | 27 875 | 23 167 705 | 788 |
| American Carrier – Transporteur américain | 11,381,989 | 27 875 | 45 589 095 | 1 975 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 68,362,943 | 793 284 | 1 058 573 120 | 1 860 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 11,402,481 | 22 110 | 57 241 047 | 2 587 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 5,462,633 | 22 110 | 28 535 740 | 1 317 |
| American Carrier – Transporteur américain | 5,939,848 | 22 110 | 28 705 307 | 1 270 |
| Yukon | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 125,579 | 743 | 3 046 580 | 3 955 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 41,566 | 24 | 118 510 | 4 561 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 22,125 | 24 | 78 579 | 3 161 |
| American Carrier – Transporteur américain | 19,441 | 24 | 39 931 | 1 400 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| Direct Shipment – Livraison directe | 42,904 | 186 | 540 552 | 3 388 |
| Interline Shipment – Livraison par transfert | 96,997 | 48 | 183 601 | 3 451 |
| Canadian Carrier – Transporteur canadien | 19,710 | 48 | 126 529 | 3 739 |
| American Carrier – Transporteur américain | 77,287 | 48 | 57 072 | ... |
| Total | 844,232,220 | 9 451 888 | 9 540 887 930 | ... |

Chapter 6

Motor Carriers of Freight Survey (Operating Statistics) 1990

Introduction

The data presented in this section were produced from a sample of Canadian domiciled carriers that earned annual gross operating revenues between \$25 thousand and \$1 million in 1990.

The objective of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey, level III**, is to obtain information on the smaller carriers in terms of their structure and performance. Data on type of activity, area of operation, revenues and expenses, employment, equipment, fuel and distance are presented in this chapter. This survey also attempts to measure the activity of small for-hire carriers and owner operators.

A general description of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey**, data quality is provided in chapter 8 of this publication.

This survey was conducted using a new questionnaire on operating statistics (OCQ) and a computer-assisted telephone interview method. Since the threshold for gross operating revenues was decreased to \$25 thousand, from \$100 thousand in 1989, year over year comparison may be difficult. The data presented in this chapter provide estimates of the trucking activity for 43,250 firms represented by a sample of 3,779 surveyed firms. Financial estimates for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program.

Summary Results

- The estimated number of carriers with revenues less than \$1 million in 1990 reached 43,250. This represents 28,995 owner-operators and 14,255 for-hire carriers.
- The total estimated operating revenues amounted to \$6.3 billion in 1990.
- Carriers domiciled in Ontario and Quebec represented 51 % of small carriers.
- Carriers domiciled in Ontario logged 1.7 billion kilometres or 28 % of the total estimated distance travelled in 1990, followed by Quebec at 1.2 billion kilometres and Alberta 1.0 billion, or 19 % and 17 % respectively.
- The average cost per litre of fuel (for small carriers) was estimated at 45 cents.

Chapitre 6

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (Données d'exploitation) 1990

Introduction

Les données de la présente section proviennent d'un échantillon des transporteurs canadiens qui ont touché des recettes annuelles brutes d'exploitation entre 25 milles et 1 million de dollars en 1990.

L'objectif de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, niveau III**, est de recueillir des renseignements sur la taille et le rendement des "petits" transporteurs. Les données sur le type d'activité et la région d'activité, les recettes et les dépenses, l'emploi, le matériel productif, la consommation en carburant et la distance sont incluses dans ce chapitre. Cette enquête tente également de dresser un tableau des activités du camionnage pour compte d'autrui et des chauffeurs contractants.

Une description générale de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises**, y compris des renseignements sur la qualité des données se retrouve au chapitre 8 de la présente publication.

Cette enquête a été menée à l'aide d'un nouveau questionnaire sur les données d'exploitation et d'entrevues téléphoniques assistées par ordinateur. Étant donné que le seuil des recettes brutes d'exploitation a été réduit à 25 milles dollars, contrairement au seuil de 100 milles dollars en 1989, la comparaison d'une année à l'autre est rendue difficile. Les données contenues dans ce chapitre présentent des estimations sur l'activité du camionnage pour 43,250 transporteurs représentés pour un échantillon de quelques 3,779 entreprises dénombrées. Les estimations financières de cette enquête ont été établies à l'aide des données administratives tirées du programme d'estimations des données de l'impôt.

Résumé des résultats

- Le nombre estimatif de transporteurs ayant des recettes de moins d'un million de dollars en 1990 a été établi à 43,250. Ceci consiste de 28,995 chauffeurs-contractants et 14,255 transporteurs pour compte d'autrui.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 6,3 milliards de dollars en 1990.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec représentent 51 % de tous les "petits" transporteurs.
- Les transporteurs routiers domiciliés en Ontario ont parcouru 1,7 milliard de kilomètres, soit 28 % de la distance totale estimative parcourue en 1990, suivi des transporteurs du Québec à 1,2 milliard de kilomètres et de l'Alberta 1,0 milliard, soit 19 % et 17 % respectivement.
- Le prix moyen par litre de carburant (pour les petits transporteurs) a été estimé à .45 cents.

Region of Domicile

The 1990 annual survey of carriers with revenues between \$25 thousand and \$1 million includes an estimated 43,250 carriers. The geographic coverage of carriers by region from east to west was as follows: Atlantic 9 %, Quebec 21 %, Ontario 30 %, Prairies 23 %, British Columbia 16 % and the Territories 2 %. As expected the above distribution, when compared to the distribution of the larger carriers (from chapter 2) shows that the central regions (Ontario and Quebec) share has diminished by 5 %, which can be found in the other regions.

For-hire carriers represent an estimated 14,255 carriers or 33 % and the larger group of 28,995 or 67 % is made up of owner-operators. This latter category can be subdivided further into three types of carriers:

- working for for-hire carriers (54 %);
- working for private carriers (33 %);
- working for both for-hire and private carriers (12 %).

Provincially, Quebec shows the highest percentage of for-hire carriers with 45 %, compared to a national average of 33 %. The reverse situation is found in British Columbia and New Brunswick where owner-operators represent 76 %, whereas the national average is 67 %.

Revenues and Expenses

The revenues and expenses for all carriers in this revenue range are presented in Table 6.2, and the two tables immediately following (6.3, 6.4) outline the cost structure for for-hire carriers and owner-operators, respectively. Users are advised that the financial data used in this section were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. For further information as to the limitations of these data, readers are invited to contact Transportation Division.

Provincial Overview

Operating revenues for carriers amounted to \$6.3 billion in 1990, nearly half of which was earned by carriers in Ontario and Quebec. Ontario-based carriers accounted for 30 % of the businesses and 28 % of revenues earned. Corresponding figures for Quebec are 21 % and 22 %, respectively. British Columbia and Alberta jointly accounted for 29 % of businesses and 32 % of revenues.

The highest average revenue per carrier, however, was in Yukon (\$160 thousand), and the lowest in Newfoundland (\$132 thousand).

Expenses amounting to \$4.5 billion were distributed in the same general pattern as that observed for revenues. Operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and they do not appear as expenses in the same way salaries and wages do for incorporated companies. The result is an underestimation of total expenses, thus resulting in unreasonably low operating ratios which, if taken out of context, would mislead data users.

* The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms tax files.

Région de domicile

L'enquête annuelle des transporteurs de 1990 ayant des recettes entre 25 milles et 1 million de dollars comporte un total estimatif de 43,250 transporteurs. La répartition géographique des transporteurs selon les régions de l'est à l'ouest est comme suit: Atlantique 9 %, Québec 21 %, Ontario 30 %, les Prairies 23 %, la Colombie-Britannique 16 % et les Territoires 2 %. Cette répartition lorsque comparée à celle des plus grands transporteurs (au chapitre 2) démontre comme prévu, la baisse de la représentation des régions du centre (Ontario et Québec) au profit des autres régions.

Les transporteurs pour compte d'autrui comptent 14,255 entreprises ou 33 % de tous les transporteurs et le groupe le plus important est formé de chauffeurs contractants (28,995 ou 67 %). Ce dernier groupe peut-être subdivisé selon trois types de transporteur distincts, soit:

- travaillant pour un transporteur pour compte d'autrui (54 %);
- travaillant pour un transporteur pour compte propre (33 %);
- travaillant pour des transporteurs pour compte propre et pour compte d'autrui (12 %).

À l'échelle provinciale, le Québec compte le plus haut taux de transporteurs routiers pour compte d'autrui, soit 45 %, comparativement à la moyenne nationale qui atteint 33 %. On retrouve une situation inverse en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick où le taux des chauffeurs contractants était de 76 % alors que la moyenne nationale était de 67 %.

Recettes et dépenses

Les recettes et les dépenses de tous les transporteurs dans cette catégorie de revenus sont présentées au tableau 6.2. Les tableaux 6.3 et 6.4 offrent un aperçu de la structure des coûts pour les transporteurs pour compte d'autrui et pour les chauffeurs contractants. Nous désirons informer les lecteurs que les données financières présentées dans cette section sont tirées des dossiers administratifs (fichiers d'impôt) qui n'ont pas été amassés pour des fins statistiques. Les utilisateurs sont priés de communiquer avec la division des Transports pour obtenir plus d'informations touchant les contraintes de ces données.

Aperçu provincial

Les recettes d'exploitation pour les transporteurs routiers se sont chiffrées à 6,3 milliards de dollars en 1990. Près de la moitié des recettes ont été générées par les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec. Les transporteurs de l'Ontario ont cumulé près de 30 % de l'activité économique et 28 % des recettes. Les données comparatives pour le Québec atteignent 21 % et 22 % respectivement. La Colombie-Britannique et l'Alberta conjointement ont représenté 29 % de l'activité économique et 32 % des recettes.

Les recettes moyennes les plus élevées par transporteur ont été enregistrées au Yukon (160 milles dollars) et les plus faibles à Terre-Neuve, soit 132 milles dollars.

Des dépenses totalisant 4,5 milliards de dollars ont été réparties selon la disposition générale observée pour les recettes. Le ratio d'exploitation n'apparaît pas sur les tableaux étant donné les risques reliés à une mauvaise interprétation. Les sociétés non-constituées ne rapportent pas les coûts liés à la main d'œuvre de la même manière que les sociétés constituées sur les formulaires d'impôt. Les propriétaires actifs des entreprises non-constituées procurent leur salaire à même les profits, et les dépenses ne sont donc pas étalées de la même façon que pour les sociétés constituées. Il en résulte généralement une sous-estimation des dépenses totales, et des ratios d'exploitation beaucoup trop faible. Tiré hors contexte, les utilisateurs des données pourraient mal interpréter ces ratios d'exploitation.

* Les données financières ont été compilées par Statistique Canada pour un échantillon des dossiers de sociétés non-constituées, T1 tiré du fichier de l'impôt et des dossiers T2 de sociétés constituées des fichiers de l'impôt.

For-hire carriers

In 1990, for-hire carriers earned \$2.8 billion in revenues, which averages out to \$199 thousand per carrier nationally. The lowest provincial average revenue was \$108 thousand, shared by Newfoundland and Prince Edward Island. The highest average revenue was \$227 thousand in British Columbia. The geographic pattern of revenue distribution of the small carriers resembles, proportionally, that observed of the larger for-hire companies (see Chapter 2).

Operating expenses amounted to \$2.2 billion in 1990, or \$153 thousand per carrier. Provincial averages ranged from \$137 thousand in Newfoundland to \$180 thousand in British Columbia. In general, operating revenues and expenses per carrier were higher than the national average in western Canada (with the exception of Manitoba). The central and eastern provinces tended to be lower than the national average (with the exception of Quebec).

The most important expense item for for-hire carriers was salaries and wages, with 30 % of the total. Other significant items were depreciation and fuel (13 % each), and maintenance (12 %). For-hire carriers in this revenue category spent less than one percent of their budget on owner-operators.

Owner Operators

In 1990, owner-operators earned operating revenues of \$3.4 billion. The national average revenue per owner operator was \$118 thousand, with a low of \$95 thousand reported in the Northwest Territories and a high of \$153 thousand reported in Manitoba. These revenues do not follow the pattern observed for the for-hire companies (see above and Chapter 2).

Operating expenses amounted to \$2.3 billion in 1990. The national average revenue was \$79 thousand per owner operator, with a low of \$57 in the Northwest Territories and a high of \$110 thousand in Manitoba.

The distribution of expenses for owner operators saw the same four major expenses at the top, in somewhat different order than for-hire companies. Fuel and wages each accounted for 22 % of expenses, followed by depreciation (17 %) and maintenance (13 %).

Principal Commodity By Type

Carriage of general freight is the most important type of activity generating \$1.7 billion or 28 % of the total estimated operating revenues. This activity is followed closely by dry bulk carriers with \$1.5 billion or 25 %; and other commodities and forest products are almost ex-aequo at \$1.2 billion (19 %) and \$1.1 billion (17 %). Bulk liquid and household goods carriers' share of the operating revenues amount to \$487 million (8 %) and \$231 million (4 %).

Transporteurs pour compte d'autrui

En 1990, les transporteurs pour compte d'autrui ont amassé 2,8 milliards en recettes d'exploitation, ceci représente en moyenne 199 mille dollars par transporteur. À l'échelle nationale, les recettes moyennes les plus faibles ont été enregistrées à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard soit 108 mille dollars. Les recettes moyennes les plus élevées se retrouvaient en Colombie-Britannique soit 227 mille dollars. La répartition provinciale des recettes chez les "petits" transporteurs ressemble à celle des plus grands transporteurs routiers, toute proportion gardée (voir le chapitre 2).

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 2,2 milliards de dollars en 1990, soit 153 mille dollars par transporteur. Les dépenses moyennes à l'échelle provinciale ont connu des écarts entre 137 mille dollars à Terre-Neuve et 180 mille dollars en Colombie-Britannique. En général, les recettes et les dépenses moyennes par transporteur ont été plus élevées que la moyenne nationale dans l'ouest du pays (à l'exception du Manitoba). Les provinces centrales et de l'est étant généralement en-dessous de la moyenne nationale (sauf le Québec).

Les traitements et les salaires représentaient la catégorie des dépenses la plus élevée soit 30 % du total. D'autres catégories importantes telles: l'amortissement et le carburant (13 % chacune) et l'entretien (12 %). Les transporteurs pour compte d'autrui de cette catégorie ont dépensé moins de 1 % de leur budget pour les services des chauffeurs contractants.

Chauffeurs contractants

En 1990, les chauffeurs contractants ont généré des recettes d'exploitation de 3,4 milliards de dollars. La moyenne nationale des revenus pour les chauffeurs contractants était de 118 mille dollars. Les recettes moyennes les plus faibles ont été rapportées dans les Territoires du Nord-Ouest à 95 mille dollars tandis que les recettes atteignaient le taux élevé de 153 mille dollars au Manitoba. Ces recettes ne suivent pas la répartition observée chez les transporteurs pour compte d'autrui (voir ci-haut et le chapitre 2).

Les dépenses d'exploitation ont atteint 2,4 milliards de dollars en 1990. La moyenne nationale pour les chauffeurs contractants étaient de 79 mille dollars. Dans les Territoires du Nord-Ouest, les chauffeurs contractants affichaient les dépenses les moins élevées soit une moyenne de 57 mille dollars alors que le Manitoba enregistrait la moyenne de dépenses la plus élevée à 110 mille dollars.

La répartition des dépenses chez les chauffeurs contractants comportait aussi quatre grandes catégories mais non dans le même ordre que chez les transporteurs pour compte d'autrui. Les traitements et le carburant ont représenté 22 % des dépenses suivi par l'amortissement (17 %) et l'entretien (13 %).

Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales demeure le principal type d'activité avec 1,7 milliard de dollars ou 28 % des recettes estimatives totales. Cette activité est suivie de près par les transporteurs de produits secs en vrac, 1,5 milliard ou 25 %; les autres marchandises et le transport des produits forestiers sont presque ex-aequo à 1,2 milliard (19 %) et 1,1 milliard de dollars (17 %). Les transporteurs des produits liquides en vrac et les articles ménagers partagent des recettes de 487 millions (8 %) et 231 millions de dollars (4 %).

Estimated Transportation Revenues

The variation by type of trucking activity is shown at the provincial level. Generally, the trucking services follow the major economic activity of the province or territory.

Table 6.6 shows transportation revenue by type of service performed. Three regions, Ontario, Quebec and the Prairies, show diversified transportation services, relative to the others: Atlantic, British Columbia and the Territories. The services reflect the type of transportation requirements as guided by the economy of each region. Interestingly, Ontario carriers earned \$34 million or 69 % from waste transportation (liquid and solid). General freight revenues in Ontario almost doubled those in Quebec, while British Columbia and Quebec had respective share of revenues from forest products of 37 % and 34 % respectively. Alberta carriers ranked first in revenues generated from transportation of mine ores with \$9.3 million followed by Ontario and Quebec. Small carriers from British Columbia did not report any revenues from mine ores.

Movement

In 1990, for those carriers that had indicated their predominant movements the revenues amounted to \$6.6 billion. The following shows the percentage distribution based on the estimated revenues: 79 % intraprovincial, 14 % interprovincial, and 7 % international (5 % out of Canada and 2 % into Canada). Nationally, as expected this group is dominated by intraprovincial carriers. Provincially, 83 % of all intraprovincial movement is accounted by: Ontario 27 %; Quebec 23 %; British Columbia 19 %; and Alberta 14 %. Interprovincial movements are largely dominated by Ontario and Alberta carriers with 50 % of all interprovincial carriers and 49 % of the total estimated revenues. International activity is dominated by Ontario and Quebec carriers: 43 % of revenues were obtained by Ontario domiciled carriers for movements out of Canada and conversely, Quebec carriers accounted for 37 % of movements into Canada.

Employment

Full-time employees (including owner operators) for hire carriers reached 75,895 and part-time employees totalled 25,059 for the 43,250 carriers. Working owners formed the largest category of full-time employees with 37,089 or 49 %, followed by drivers 27,567 or 36 % and other employees at 11,149 or 15 %. While the part-time employees were divided mainly between drivers 14,339 (57 %) and others 9,828 (39 %), the rest (892, or 4 %) were working owners.

Provincially, the largest category of full-time working owners were domiciled in Ontario 11,195 representing 30 % of the national share and more than half of all employees in that province. Carriers domiciled in Quebec showed the largest number of drivers 6,863 or 25 % of the national share.

Part-time employees were predominant in Ontario and Quebec; Manitoba and British Columbia showed part-time employees were below the national average (25 %), both at 19 %.

Recettes estimatives tirées du transport

La diversité dans l'activité du camionnage peut être mieux observée au niveau provincial. Généralement, les services de camionnage vont de pair avec l'activité économique majeure de la province ou du territoire.

Le tableau 6.6 montre les recettes de transport tirées selon le type de camionnage. Trois régions, soit l'Ontario, le Québec et les Prairies, offrent des services de transport plus diversifiés que les trois autres régions soit l'Atlantique, la Colombie-Britannique et les Territoires. Les services offerts sont guidés par les besoins de transport des activités économiques de chacune des régions. Les transporteurs de l'Ontario ont gagné 34 millions de dollars soit 69 % en recettes provenant du transport de déchets (liquides et solides). Les recettes tirées du transport de marchandises générales en Ontario a atteint presque le double du Québec, alors que les transporteurs de la Colombie-Britannique et du Québec avaient des parts respectives atteignant 37 % et 34 % des produits forestiers. Les transporteurs de l'Alberta étaient au 1er rang pour les revenus tirés du transport des minerais, soit 9,3 millions de dollars, suivi de l'Ontario et du Québec. Les petits transporteurs de la Colombie-Britannique n'ont amassé aucun revenu du transport des minerais.

Mouvements

À l'enquête de 1990, les transporteurs qui ont indiqué des mouvements prédominants ont obtenu 6,6 milliards de dollars en recettes. La répartition des recettes estimatives selon le pourcentage est comme suit: 79 % intraprovinciale, 14 % interprovinciale, et 7 % internationale (5 % en provenance du Canada et 2 % à destination du Canada). À l'échelle nationale, comme prévu le transport intraprovincial est la principale activité des camionneurs. À l'échelle provinciale, 83 % de tous les mouvements ont été rapportés; soit l'Ontario 37 %, Québec 23 %, Colombie-Britannique 19 % et l'Alberta 14 %. Les mouvements interprovinciaux ont été largement dominés par l'Ontario et l'Alberta où sont domiciliés 50 % de tous les transporteurs interprovinciaux et ils ont rapporté 49 % des recettes estimatives totales. L'activité internationale a été effectuée par les transporteurs de l'Ontario et du Québec: 43 % des recettes des mouvements en provenance du Canada vers les États-Unis ont été tirées par les transporteurs domiciliés en Ontario. Au Québec on assumait 37 % des mouvements en direction inverse.

Emploi

Le nombre d'employés à plein temps (incluant les chauffeurs contractants) tel qu'indiqué par les transporteurs pour compte d'autrui a atteint 75,895 et le nombre d'employés à temps partiel s'est chiffré à 25,059 pour les quelques 43,250 transporteurs. Les chauffeurs contractants forment le groupe d'employés le plus important à temps plein, soit 37,089 ou 49 %; suivi par les chauffeurs 27,567 ou 36 % et les autres employés 11,149 ou 15 %. Les employés à temps partiel ont été pour leur part divisés entre les chauffeurs 14,339 (57 %) et les autres employés 9,828 (39 %), et le reste des propriétaires actifs soit 892 (4 %).

À l'échelle provinciale, les propriétaires actifs à plein temps forment la plus grande catégorie des employés à plein temps en Ontario soit 11,195 ou 30 % de la part national et plus de la moitié des employés de cette province. Le Québec était représenté par 6,863 chauffeurs soit une part égale à 25 % de tous les chauffeurs canadiens.

Les employés à temps partiel prédominaient en Ontario et au Québec alors qu'au Manitoba et en Colombie-Britannique on obtient des pourcentages du nombre d'employés à temps partiel en dessous de la moyenne nationale (25 %) soit à 19 % dans chacune de ces deux provinces.

Equipment

The estimated 43,250 carriers operated an estimated total of 110,456 units of equipment. At the national level, the equipment operated by the for hire fleet reached 57,489 units, while owner operators operated 52,967 pieces.

The fleet can be further subdivided by type: 36,295 semi-trailers; 32,110 straight trucks; 38,179 road tractors and 3,873 others. Owner operators used 22,955 road tractors which is 7,731 more than for-hire carriers and the opposite was noted for semi-trailers, where there were 9,569 fewer units for owner operators than for the company equipment.

Whereas total equipment operated by companies and owner-operators is comparable (a difference of only 4,522 units) in most provinces, the trend varies from one province to the next. Quebec shows a contrast where more company vehicles (+3,306) than owner-operators and New Brunswick where the reverse situation is shown with (+2,071) for owner-operators and Newfoundland with (+190) units for owner-operators. This reflects the dominance of owner-operators offering their services for larger carriers in a few selected areas.

Distance

Total estimated distance travelled by straight trucks and road tractors reached 6.1 billion kilometres; 1.6 billion by straight trucks and 4.6 billion by road tractors.

The national average distance for straight trucks was 46 thousand kilometres and 107 thousand kilometres for road tractors, annually.

For straight trucks Quebec domiciled carriers recorded the highest average distance of 51 thousand kilometres, while owner-operators in Alberta had the highest average at 61 thousand kilometres.

For road tractors the provincial average distance varied widely, with Quebec at 113 thousand kilometres for company but 148 thousand reached by owner-operators; 23 thousand more kilometres than the national owner-operators average.

Fuel

In 1990, smaller carriers consumed a total of 2.8 billion litres of fuel. The average fuel cost per litre was 45 cents. Provincially, the cost of fuel varied from a low of 40 cents in Manitoba to a high of 53 cents per litre in Newfoundland.

The amount of fuel used to travel 100 kilometres reached 46 litres. Carriers domiciled in Saskatchewan used the most fuel to travel 100 kilometres at 51 litres while Newfoundland domiciled carriers used the least amount of fuel at 40 litres per 100 kilometres.

Matériel productif en service

Les quelques 43,250 transporteurs ont exploité au total 110,456 unités. À l'échelle nationale, le matériel exploité par les transporteurs pour compte d'autrui s'est chiffré à 57,489 unités et les chauffeurs contractants ont exploité 52,967 unités.

La flotte de véhicules peut être subdivisée selon le type, soit : 36,295 semi-remorques; 32,110 camions; 38,179 tracteurs routiers et 3,873 autres unités. Les chauffeurs contractants ont utilisé 22,955 tracteurs routiers soit, 7,731 unités de plus que les transporteurs pour compte d'autrui, et à l'opposé pour les semi-remorques quelques 9,569 unités de moins ont été utilisées par les chauffeurs contractants comparativement aux entreprises.

Alors qu'au total le matériel exploité par les entreprises et les chauffeurs contractants diffère quelque peu (4,522 unités), cette tendance est accentuée à l'échelle provinciale. Alors que l'on retrouve au Québec (+3,306) plus de véhicules pour les entreprises que pour les chauffeurs contractants la situation inverse existe au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve où l'on retrouve respectivement +2,071 et +190 véhicules en faveur des chauffeurs contractants. Ceci reflète quelque peu la prédominance des chauffeurs contractants offrant leur service aux plus grands transporteurs dans des régions particulières.

Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers s'est chiffrée à 6,1 milliards de kilomètres, soit 1,6 milliard de kilomètres pour les camions et 4,6 milliards pour les tracteurs routiers.

La distance moyenne annuelle pour les camions a été établie à 46 milles kilomètres et de 107 milles kilomètres pour les tracteurs routiers.

Les transporteurs domiciliés au Québec ont enregistré la plus longue distance moyenne pour les camions, soit 51 milles kilomètres. Les chauffeurs contractants de l'Alberta ont parcouru la plus longue distance moyenne par camion soit 61 milles kilomètres.

En ce qui a trait aux tracteurs routiers, la distance moyenne a varié au niveau provincial. Les transporteurs du Québec ont affiché 113 milles kilomètres chez les entreprises mais une distance moyenne de 148 milles kilomètres pour les chauffeurs contractants; soit 23 milles kilomètres de plus que la moyenne nationale pour les chauffeurs contractants.

Carburant

En 1990, les petits transporteurs ont consommé au total 2,8 milliards de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 45 cents pour ces transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 40 cents au Manitoba à 53 cents par litre à Terre-Neuve.

La quantité de carburant pour parcourir 100 kilomètres s'est chiffrée à 46 litres. Les transporteurs domiciliés en Saskatchewan ont consommé le plus de carburant pour parcourir 100 kilomètres soit 51 litres alors que les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont consommé le moins de carburant soit 40 litres pour 100 kilomètres parcourues.

Table 6.1

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile

| No. | | | Canada | New-found-land Terre-Neuve | Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard | Nova Scotia Nouvelle-Écosse |
|-----|-------------------------------------|--------|-------------------|-------------------------------|---|--------------------------------|
| | | | | | | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 43,250 | 624 | 203 | 1,180 |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 6,269,781 | 82,334 | 28,232 | 172,804 |
| 3 | Transportation Revenues | " | 6,200,539 | 80,318 | 27,587 | 171,396 |
| 4 | Other Revenues | " | 69,241 | 2,016 | 645 | 1,408 |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 4,474,574 | 58,163 | 18,823 | 118,986 |
| 6 | Salaries and Wages | " | 1,164,490 | 18,152 | 4,424 | 32,809 |
| 7 | Benefits | " | 48,741 | 401 | 94 | 732 |
| 8 | Fuel | " | 795,018 | 6,135 | 3,990 | 21,790 |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 42,981 | 703 | 55 | 1,121 |
| 10 | Purchased Transport | " | 248,550 | 567 | 566 | 3,932 |
| 11 | Maintenance | " | 544,500 | 4,907 | 2,420 | 11,746 |
| 12 | Depreciation | " | 667,220 | 10,933 | 3,171 | 18,537 |
| 13 | Insurance | " | 151,292 | 2,573 | 644 | 4,065 |
| 14 | Rent | " | 192,189 | 2,291 | 798 | 5,159 |
| 15 | Other Expenses | " | 619,593 | 11,500 | 2,662 | 19,094 |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | No. | 75,895 | 1,113 | 402 | 2,185 |
| | | | | | | |
| | | | New Brunswick | Quebec | | |
| | | | Nouveau-Brunswick | Québec | Ontario | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 1,970 | 9,088 | 13,081 | |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 313,048 | 1,387,515 | 1,746,399 | |
| 3 | Transportation Revenues | " | 310,412 | 1,381,048 | 1,724,661 | |
| 4 | Other Revenues | " | 2,635 | 6,467 | 21,738 | |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 212,171 | 1,029,066 | 1,218,371 | |
| 6 | Salaries and Wages | " | 47,949 | 231,855 | 283,216 | |
| 7 | Benefits | " | 1,370 | 11,061 | 17,553 | |
| 8 | Fuel | " | 57,918 | 171,605 | 218,800 | |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 351 | 3,416 | 20,084 | |
| 10 | Purchased Transport | " | 5,167 | 61,010 | 58,217 | |
| 11 | Maintenance | " | 22,336 | 170,619 | 118,749 | |
| 12 | Depreciation | " | 35,962 | 152,826 | 182,805 | |
| 13 | Insurance | " | 7,265 | 40,438 | 53,415 | |
| 14 | Rent | " | 5,784 | 41,921 | 58,940 | |
| 15 | Other Expenses | " | 28,069 | 144,314 | 206,594 | |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | No. | 3,286 | 16,687 | 19,647 | |

Some totals may not add due to rounding.

Tableau 6.1

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile

| Manitoba | Saskatchewan | Alberta | | | | N° |
|----------------------|----------------|---------------------------|--------|---|--|----|
| 1,737 | 1,718 | 6,687 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 274,906 | 252,345 | 947,253 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 272,887 | 244,669 | 938,671 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 2,018 | 7,676 | 8,582 | " | Autres recettes | | 4 |
| 197,833 | 182,069 | 684,266 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 56,684 | 53,716 | 185,025 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 2,076 | 2,579 | 5,961 | " | Bénéfices | | 7 |
| 53,014 | 36,151 | 105,291 | " | Carburant | | 8 |
| 2,730 | 1,278 | 5,766 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 7,044 | 11,208 | 54,143 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 17,293 | 18,278 | 73,032 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 31,192 | 23,046 | 100,603 | " | Amortissement | | 12 |
| 1,553 | 2,882 | 18,840 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 6,498 | 10,088 | 31,792 | " | Location | | 14 |
| 19,749 | 22,845 | 83,814 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 3,610 | 3,014 | 11,485 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |
| British Columbia | | Northwest Territories | | | | |
| Colombie-Britannique | Yukon | Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| 6,865 | 53 | 45 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 1,050,455 | 8,476 | 6,014 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 1,034,727 | 8,210 | 5,954 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 15,728 | 267 | 60 | " | Autres recettes | | 4 |
| 764,381 | 6,140 | 4,303 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 247,302 | 1,790 | 1,567 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 6,881 | 22 | 10 | " | Bénéfices | | 7 |
| 119,617 | 615 | 93 | " | Carburant | | 8 |
| 7,209 | 225 | 43 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 46,289 | 262 | 145 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 103,947 | 1,043 | 131 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 106,313 | 1,028 | 804 | " | Amortissement | | 12 |
| 19,353 | 162 | 104 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 28,527 | 183 | 209 | " | Location | | 14 |
| 78,943 | 812 | 1,197 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 14,281 | 117 | 68 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |

Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Table 6.2

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, For-Hire Carriers

| No. | | | Canada | New-found-land Terre-Neuve | Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard | Nova Scotia Nouvelle-Écosse |
|-----|-------------------------------------|--------|------------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------------|
| | | | | | | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 14,255 | 229 | 69 | 382 |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 2,841,705 | 31,529 | 9,706 | 75,471 |
| 3 | Transportation Revenues | " | 2,785,245 | 30,735 | 9,425 | 74,779 |
| 4 | Other Revenues | " | 56,460 | 794 | 281 | 691 |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 2,176,770 | 24,616 | 7,457 | 56,348 |
| 6 | Salaries and Wages | " | 664,645 | 9,205 | 2,207 | 18,643 |
| 7 | Benefits | " | 27,521 | 150 | 15 | 338 |
| 8 | Fuel | " | 283,308 | 2,165 | 1,260 | 8,657 |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 18,490 | 33 | 25 | 890 |
| 10 | Purchased Transport | " | 165,077 | 489 | 214 | 2,409 |
| 11 | Maintenance | " | 250,746 | 2,100 | 1,004 | 4,129 |
| 12 | Depreciation | " | 284,785 | 3,961 | 1,305 | 7,686 |
| 13 | Insurance | " | 65,582 | 1,001 | 258 | 1,848 |
| 14 | Rent | " | 95,043 | 620 | 179 | 1,699 |
| 15 | Other Expenses | " | 321,573 | 4,893 | 990 | 10,049 |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | No. | 35,403 | 483 | 201 | 996 |
| | | | New Brunswick Nouveau-Brunswick | Quebec Québec | Ontario | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 464 | 4,084 | 4,270 | |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 84,545 | 854,006 | 794,407 | |
| 3 | Transportation Revenues | " | 83,661 | 848,216 | 776,593 | |
| 4 | Other Revenues | " | 884 | 5,790 | 17,814 | |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 61,083 | 626,584 | 620,682 | |
| 6 | Salaries and Wages | " | 17,143 | 155,035 | 181,818 | |
| 7 | Benefits | " | 341 | 8,635 | 10,213 | |
| 8 | Fuel | " | 9,850 | 82,420 | 79,399 | |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 109 | 878 | 10,983 | |
| 10 | Purchased Transport | " | 2,520 | 42,391 | 40,023 | |
| 11 | Maintenance | " | 5,762 | 106,029 | 52,868 | |
| 12 | Depreciation | " | 8,815 | 95,955 | 80,124 | |
| 13 | Insurance | " | 2,107 | 21,441 | 24,239 | |
| 14 | Rent | " | 2,390 | 21,679 | 32,297 | |
| 15 | Other Expenses | " | 12,047 | 92,122 | 108,720 | |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | NO. | 989 | 10,098 | 8,840 | |

Some totals may not add due to rounding.

Tableau 6.2

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui

| Manitoba | Saskatchewan | Alberta | | | | N° |
|----------------------|----------------|---------------------------|---------------|---|--|----------|
| 503 | 560 | 2,029 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 86,009 | 119,859 | 408,558 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 84,037 | 112,423 | 400,273 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 1,972 | 7,436 | 8,285 | " | Autres recettes | | 4 |
| 61,815 | 98,895 | 320,456 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 20,345 | 33,611 | 105,046 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 542 | 1,454 | 3,336 | " | Bénéfices | | 7 |
| 9,733 | 16,400 | 38,648 | " | Carburant | | 8 |
| 1,092 | 571 | 1,174 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 5,730 | 8,474 | 38,601 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 5,293 | 8,827 | 33,221 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 6,784 | 10,357 | 36,737 | " | Amortissement | | 12 |
| 487 | 1,110 | 8,282 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 2,684 | 5,641 | 14,295 | " | Location | | 14 |
| 9,126 | 12,450 | 41,118 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 1,384 | 1,362 | 4,950 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |
| British Columbia | Yukon | Northwest Territories | | | | |
| Colombie-Britannique | | Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| 1,631 | 17 | 17 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 370,247 | 4,002 | 3,367 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 357,748 | 3,988 | 3,367 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 12,500 | 13 | 0 | " | Autres recettes | | 4 |
| 293,236 | 2,896 | 2,701 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 119,107 | 1,420 | 1,067 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 2,489 | 10 | 1 | " | Bénéfices | | 7 |
| 34,689 | 66 | 21 | " | Carburant | | 8 |
| 2,736 | 0 | 0 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 24,073 | 76 | 79 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 31,132 | 332 | 49 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 32,071 | 507 | 484 | " | Amortissement | | 12 |
| 4,705 | 76 | 29 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 13,299 | 103 | 158 | " | Location | | 14 |
| 28,936 | 307 | 815 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 6,008 | 58 | 33 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |

Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 6.3

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

| No. | | | Canada | New- found- land Terre- Neuve | Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard | Nova Scotia Nouvelle- Écosse |
|-----|-------------------------------------|--------|-----------------------|---|---|---|
| | | | | | | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 28,995 | 395 | 134 | 798 |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 3,428,076 | 50,805 | 18,526 | 97,333 |
| 3 | Transportation Revenues | " | 3,415,295 | 49,583 | 18,162 | 96,616 |
| 4 | Other Revenues | " | 12,781 | 1,222 | 364 | 717 |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 2,297,804 | 33,547 | 11,367 | 62,638 |
| 6 | Salaries and Wages | " | 499,844 | 8,948 | 2,217 | 14,166 |
| 7 | Benefits | " | 21,219 | 252 | 79 | 394 |
| 8 | Fuel | " | 511,710 | 3,971 | 2,729 | 13,133 |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 24,492 | 670 | 29 | 231 |
| 10 | Purchased Transport | " | 83,473 | 78 | 352 | 1,523 |
| 11 | Maintenance | " | 293,754 | 2,807 | 1,416 | 7,617 |
| 12 | Depreciation | " | 382,435 | 6,972 | 1,866 | 10,852 |
| 13 | Insurance | " | 85,710 | 1,571 | 386 | 2,217 |
| 14 | Rent | " | 97,146 | 1,671 | 619 | 3,461 |
| 15 | Other Expenses | " | 298,021 | 6,607 | 1,672 | 9,044 |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | No. | 40,492 | 631 | 200 | 1,189 |
| | | | New Brunswick | Quebec | | |
| | | | Nouveau- Brunswick | Québec | Ontario | |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 1,506 | 5,004 | 8,811 | |
| 2 | Total Operating Revenues | \$'000 | 228,503 | 533,510 | 951,992 | |
| 3 | Transportation Revenues | " | 226,752 | 532,832 | 948,068 | |
| 4 | Other Revenues | " | 1,751 | 678 | 3,925 | |
| 5 | Total Operating Expenses | " | 151,088 | 402,482 | 597,689 | |
| 6 | Salaries and Wages | " | 30,806 | 76,820 | 101,397 | |
| 7 | Benefits | " | 1,030 | 2,426 | 7,341 | |
| 8 | Fuel | " | 48,068 | 89,185 | 139,400 | |
| 9 | Owner Operator Expenses | " | 243 | 2,539 | 9,101 | |
| 10 | Purchased Transport | " | 2,648 | 18,620 | 18,194 | |
| 11 | Maintenance | " | 16,574 | 64,591 | 65,881 | |
| 12 | Depreciation | " | 27,147 | 56,871 | 102,681 | |
| 13 | Insurance | " | 5,157 | 18,997 | 29,176 | |
| 14 | Rent | " | 3,393 | 20,242 | 26,644 | |
| 15 | Other Expenses | " | 16,023 | 52,192 | 97,874 | |
| 17 | Total Number of Full Time Employees | No. | 2,297 | 6,588 | 10,807 | |

Some totals may not add due to rounding.

Tableau 6.3

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, Chauffeurs contractants

| Manitoba | Saskatchewan | Alberta | | | | N° |
|----------------------|----------------|---------------------------|---------------|---|--|----|
| 1,234 | 1,158 | 4,658 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 188,897 | 132,486 | 538,694 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 188,850 | 132,246 | 538,398 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 47 | 240 | 296 | " | Autres recettes | | 4 |
| 136,018 | 83,174 | 343,810 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 36,339 | 20,105 | 79,980 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 1,535 | 1,124 | 2,625 | " | Bénéfices | | 7 |
| 43,281 | 19,750 | 66,643 | " | Carburant | | 8 |
| 1,638 | 707 | 4,592 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 1,314 | 2,733 | 15,542 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 12,000 | 9,451 | 39,810 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 24,408 | 12,689 | 63,866 | " | Amortissement | | 12 |
| 1,066 | 1,772 | 10,559 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 3,814 | 4,447 | 17,497 | " | Location | | 14 |
| 10,623 | 10,395 | 42,695 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 2,226 | 1,652 | 6,535 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |
| British Columbia | | Northwest Territories | | | | |
| Colombie-Britannique | Yukon | Territoires du Nord-Ouest | | | | |
| 5,233 | 36 | 28 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | | 1 |
| 680,207 | 4,475 | 2,648 | \$'000 | Total, recettes d'exploitation | | 2 |
| 676,979 | 4,222 | 2,588 | " | Recettes tirées du transport | | 3 |
| 3,228 | 253 | 60 | " | Autres recettes | | 4 |
| 471,145 | 3,244 | 1,602 | " | Total, dépenses d'exploitation | | 5 |
| 128,195 | 370 | 500 | " | Traitements et salaires | | 6 |
| 4,393 | 12 | 9 | " | Bénéfices | | 7 |
| 84,928 | 549 | 72 | " | Carburant | | 8 |
| 4,473 | 225 | 43 | " | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | | 9 |
| 22,216 | 186 | 67 | " | Achat de service de transport | | 10 |
| 72,815 | 711 | 82 | " | Frais d'entretien | | 11 |
| 74,242 | 521 | 320 | " | Amortissement | | 12 |
| 14,648 | 86 | 75 | " | Frais d'assurances | | 13 |
| 15,228 | 79 | 51 | " | Location | | 14 |
| 50,007 | 505 | 383 | " | Autres dépenses | | 15 |
| 8,273 | 58 | 35 | Nbre | Total, nombre d'employés à plein temps | | 17 |

Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Table 6.4

**Motor Carriers of Freight, 1990: Summary
Statistics, by Principal Type of Transportation
Activity**

Tableau 6.4

**Transporteurs routiers de marchandises, 1990:
Statistiques sommaires, par principaux types d'activité
de transport**

| | | Total ¹ | General freight Marchan- disées générales | House- hold goods Articles ménagers | Bulk liquids Liquides en vrac | Dry bulk materials Produits secs en vrac | Forest products Produits forest- siers | Other commod- ities Autres marchan- disées |
|--|----------|--------------------|---|---|--|---|--|---|
| Estimated Number Reporting – Nombre estimatif de déclarants | No.-Nbre | 43,250 | 12,624 | 1,178 | 2,603 | 13,530 | 5,740 | 7,576 |
| Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation | \$'000 | 6,269,781 | 1,737,319 | 230,899 | 486,937 | 1,541,967 | 1,073,372 | 1,199,287 |
| Transportation Revenues – Recettes tirées du transport | " | 6,200,539 | 1,723,984 | 228,703 | 467,780 | 1,518,695 | 1,068,490 | 1,192,887 |
| Other Revenues – Autres recettes | " | 69,241 | 13,335 | 2,196 | 19,157 | 23,272 | 4,882 | 6,399 |
| Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation | " | 4,474,574 | 1,220,162 | 182,420 | 355,703 | 1,100,505 | 755,582 | 860,202 |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires | " | 1,164,490 | 316,520 | 80,936 | 132,837 | 209,574 | 222,376 | 202,247 |
| Benefits – Bénéfices | " | 48,741 | 13,653 | 3,953 | 4,751 | 8,557 | 9,214 | 8,613 |
| Fuel – Carburant | " | 795,018 | 233,549 | 12,902 | 63,013 | 174,276 | 122,832 | 188,446 |
| Owner operator expenses – Dépenses au titre des chauffeurs contractants | " | 42,981 | 18,653 | 209 | 2,971 | 10,947 | 2,097 | 8,105 |
| Purchased Transport – Achat de service de transport | " | 248,550 | 57,735 | 14,192 | 7,171 | 82,123 | 33,034 | 54,295 |
| Maintenance – Frais d'entretien | " | 544,500 | 122,852 | 12,300 | 33,258 | 146,269 | 135,571 | 94,251 |
| Depreciation – Amortissement | " | 667,220 | 162,553 | 11,926 | 54,885 | 186,343 | 122,853 | 128,659 |
| Insurance – Frais d'assurances | " | 151,292 | 45,586 | 6,121 | 8,520 | 39,850 | 22,058 | 29,158 |
| Rent – Location | " | 192,189 | 61,342 | 10,683 | 10,693 | 47,201 | 20,742 | 41,529 |
| Other Expenses – Autres dépenses | " | 619,593 | 187,719 | 29,199 | 37,604 | 195,365 | 64,807 | 104,899 |
| Number of Full Time Employees – Total – Nombre d'employés à plein temps | No.-Nbre | 75,895 | 22,518 | 3,811 | 5,687 | 19,504 | 11,032 | 13,344 |
| For-hire Trucking Operations – Activités De camionnage pour compte d'autrui: | | | | | | | | |
| Estimated Number of For-Hire Truckers – Nombre estimatif de camionneurs pour compte d'autrui | " | 14,255 | 2,837 | 657 | 807 | 5,922 | 2,095 | 1,937 |
| Equipment Operated – Total – Matériel productif en service | " | 57,489 | 14,098 | 3,606 | 2,834 | 16,225 | 9,730 | 10,996 |
| Straight trucks – Camions | " | 16,877 | 3,769 | 1,673 | 1,374 | 7,394 | 1,407 | 1,259 |
| Distance travelled – Distance parcourue | '000 km | 767 387 | 156 381 | 52 808 | 71 169 | 298 918 | 130 880 | 57 231 |
| Average distance – Distance moyenne | " | 45 | 41 | 32 | 52 | 40 | 93 | 45 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | No.-Nbre | 15,224 | 4,501 | 775 | 734 | 2,767 | 2,727 | 3,720 |
| Distance travelled – Distance parcourue | '000 km | 1 361 609 | 455 753 | 34 865 | 71 984 | 243 251 | 235 932 | 319 824 |
| Average distance – Distance moyenne | " | 89 | 101 | 45 | 98 | 88 | 87 | 86 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | No.-Nbre | 22,932 | 5,101 | 713 | 623 | 5,657 | 5,166 | 5,672 |
| Other – Autres | " | 2,456 | 727 | 445 | 103 | 406 | 430 | 345 |
| Total distance | '000 km | 2 128 996 | 612 134 | 87 673 | 143 153 | 542 169 | 366 811 | 377 056 |
| Fuel consumed – Total – Carburant consommé | '000 L | 1 041 022 | 259 025 | 30 433 | 63 344 | 250 886 | 221 943 | 215 391 |

See footnote(s) at end of the table.
Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 5.4

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary
Statistics, by Principal Type of Transportation
Activity – Concluded

Tableau 5.4

Transporteurs routiers de marchandises, 1990:
Statistiques sommaires, par principaux types d'activité
de transport – fin

| | | Total ¹ | General freight Marchan- dises générales | House- hold goods Articles ménagers | Bulk liquids Liquides en vrac | Dry bulk materials Produits secs en vrac | Forest products Produits fores- tiers | Other commod- ities Autres marchan- dises |
|---|----------|--------------------|--|---|--|---|---|--|
| Owner Operators – Chauffeurs contractants: | | | | | | | | |
| Estimated Number of Owner Operators – Nombre estimatif de chauffeurs contractants | No.-Nbre | 28,995 | 9,787 | 521 | 1,796 | 7,607 | 3,646 | 5,639 |
| Equipment Operated – Total – Matériel productif en service | " | 52,967 | 15,093 | 952 | 3,558 | 12,831 | 8,865 | 11,669 |
| Straight trucks – Camions | " | 15,233 | 3,158 | 538 | 976 | 7,161 | 1,404 | 1,996 |
| Distance travelled – Distance parcourue | '000 km | 735 443 | 177 265 | 17 905 | 39 854 | 311 306 | 94 836 | 94 278 |
| Average distance – Distance moyenne | " | 48 | 56 | 33 | 41 | 43 | 68 | 47 |
| Road Tractors – Tracteurs routiers | No.-Nbre | 22,955 | 8,529 | 301 | 1,875 | 2,806 | 3,733 | 5,711 |
| Distance travelled – Distance parcourue | '000 km | 2 991 150 | 1 248 118 | 25 667 | 243 046 | 311 546 | 353 173 | 809 599 |
| Average distance – Distance moyenne | " | 130 | 146 | 85 | 130 | 111 | 95 | 142 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | No.-Nbre | 13,363 | 3,186 | 113 | 594 | 2,493 | 3,300 | 3,678 |
| Other – Autres | " | 1,417 | 220 | – | 113 | 372 | 428 | 284 |
| Total distance | '000 km | 3 726 593 | 1 425 383 | 43 572 | 282 900 | 622 852 | 448 008 | 903 877 |
| Fuel consumed – Total – Carburant consommé | '000 L | 1 776 202 | 641 611 | 17 642 | 162 823 | 295 072 | 233 994 | 425 061 |
| Average Firm Size – Taille moyenne de l'entreprise: | | | | | | | | |
| Average operating expense – Frais d'exploitation moyens | \$'000 | 103 | 97 | 155 | 137 | 81 | 132 | 114 |
| Average number of full time employees ² – Nombre moyen d'employés à plein temps ² | No.-Nbre | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 |
| Average pieces of equipment per firm – Nombre moyen d'unités par entreprise | " | 4 | 5 | 5 | 4 | 3 | 5 | 6 |
| Average pieces of equipment per owner operator – Nombre moyen d'unités par chauffeurs contractants | " | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

¹ Some totals may not add due to rounding.

¹ Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² Working owner included.

² incluant les propriétaires actifs

Table 6.5

Motor Carriers of Freight, 1990: Transportation Revenue by Type of Service and Province and Territory of Domicile

| No. | | | Canada | Newfound- land | Prince Edward Island | Nova Scotia | New Brunswick | Quebec |
|-----|---|-----|----------------------|-------------------|-------------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|
| | | | | Terre- Neuve | Île-du- Prince- Édouard | Nouvelle- Écosse | Nouveau- Brunswick | Québec |
| 1 | Estimated Number of Carriers | No. | 43,250 | 624 | 203 | 1,180 | 1,970 | 9,088 |
| 2 | Motor vehicles (auto carriers) | \$ | 51,138,794 | - | - | 633,635 | 541,593 | 2,174,316 |
| 3 | Household goods (excluding new furniture) | " | 228,702,584 | 1,577,201 | - | 3,276,711 | 5,161,966 | 53,273,610 |
| 4 | Heavy machinery mover | " | 203,590,454 | 2,130,174 | 606,964 | 3,273,773 | 2,526,679 | 14,516,673 |
| 5 | Petroleum products (liquid bulk) | " | 318,394,980 | 5,436,659 | 3,223,459 | 16,438,167 | 13,477,137 | 19,426,014 |
| 6 | Temperature controlled - tank | " | 138,635,697 | 1,645,518 | 496,877 | 857,298 | 1,232,026 | 24,665,194 |
| 7 | Temperature controlled - van | " | 270,450,798 | 6,467,133 | 5,109,465 | 18,382,876 | 16,949,085 | 28,431,644 |
| 8 | Dump-trucking (sand, gravel, snow, etc.) | " | 1,188,202,411 | 11,042,993 | 5,138,271 | 21,228,599 | 25,094,265 | 336,629,781 |
| 9 | Unprocessed agricultural commodities | " | 151,262,842 | 1,145,558 | 3,481,967 | 3,228,979 | 10,398,510 | 45,580,033 |
| 10 | Live animals | " | 89,725,187 | - | - | 2,784,536 | - | 6,913,461 |
| 11 | General freight | " | 1,723,984,099 | 30,430,282 | 6,040,499 | 57,626,462 | 74,836,898 | 321,213,782 |
| 12 | Building materials | " | 362,547,028 | 543,443 | - | 10,007,335 | 68,137,217 | 65,130,043 |
| 13 | Dry bulk | " | 260,602,478 | 770,503 | 569,942 | 3,352,926 | 7,008,402 | 82,011,787 |
| 14 | Forest products (logs, chips and other crude) | " | 1,068,490,242 | 16,449,424 | 2,293,730 | 28,889,497 | 77,074,979 | 355,167,102 |
| 15 | Mine ores | " | 30,558,568 | - | 424,481 | - | 1,383,469 | 8,364,028 |
| 16 | Liquid waste | " | 10,749,216 | - | - | - | - | - |
| 17 | Scrap and waste (non-liquid) | " | 39,331,733 | 1,293,467 | - | 291,561 | 2,833,628 | - |
| 18 | Other types of services | " | 64,172,375 | 1,386,059 | 201,007 | 1,123,208 | 3,756,373 | 17,550,828 |
| 19 | Total | " | 6,200,539,486 | 80,318,414 | 27,586,662 | 171,395,563 | 310,412,227 | 1,381,048,296 |

Tableau 6.5

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Recettes tirées du transport selon le genre de service et la province ou le territoire de domicile

| Ontario | Manitoba | Saskatchewan | Alberta | British Columbia Colombie-Britannique | Yukon | Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest | | | N° |
|---------------|-------------|--------------|-------------|--|-----------|--|------|--|----|
| 13,081 | 1,737 | 1,718 | 6,687 | 6,865 | 53 | 45 | Nbre | Nombre estimatif de Transporteurs | 1 |
| 23,389,411 | 1,378,882 | 2,237,875 | 9,067,632 | 11,255,665 | 459,785 | — | \$ | Transport d'automobiles | 2 |
| 55,469,977 | 10,118,655 | 14,277,043 | 43,514,443 | 39,576,673 | 2,456,305 | — | " | Articles ménagers (meubles neufs non compris) | 3 |
| 56,608,350 | 2,101,837 | 7,954,335 | 57,081,068 | 56,703,984 | 86,617 | — | " | Équipement lourd | 4 |
| 44,637,565 | 73,380,645 | 30,375,878 | 102,383,564 | 8,233,993 | 132,977 | 1,248,922 | " | Produits de pétrole liquéfié (en vrac) | 5 |
| 37,983,614 | 3,152,682 | 6,457,950 | 41,547,142 | 20,369,496 | — | 227,900 | " | Citerne — thermique | 6 |
| 55,428,132 | 14,639,107 | 9,058,830 | 66,165,241 | 49,539,186 | 82,022 | 198,077 | " | Fourgon — thermique | 7 |
| 446,482,966 | 24,820,632 | 26,450,426 | 130,710,196 | 158,485,287 | 1,408,184 | 710,811 | " | Déchargements (sable, gravier, neige, etc.) | 8 |
| 24,934,036 | 12,810,320 | 9,966,665 | 33,770,846 | 5,856,183 | — | 89,745 | " | Produits agricoles non transformés | 9 |
| 19,010,649 | 4,382,437 | 10,235,359 | 46,324,682 | — | 74,063 | — | " | Animaux vivants | 10 |
| 607,305,671 | 90,223,671 | 78,649,891 | 243,883,000 | 209,987,893 | 2,602,344 | 1,183,706 | " | Fret général | 11 |
| 95,588,686 | 7,542,982 | 20,592,584 | 52,215,305 | 42,789,433 | — | — | " | Matériaux de construction | 12 |
| 77,573,074 | 11,750,799 | 14,797,753 | 40,149,406 | 22,617,886 | — | — | " | Chargements secs en vrac | 13 |
| 112,254,958 | 10,871,497 | 10,984,656 | 51,449,970 | 401,759,144 | 240,249 | 1,055,036 | " | Produits forestiers (billots, copeaux et autres matières brutes) | 14 |
| 8,809,254 | 322,054 | 1,034,526 | 9,263,663 | — | 648,434 | 308,659 | " | Minerais | 15 |
| 3,576,527 | 1,078,571 | 66,199 | 2,196,490 | 2,998,709 | — | 832,720 | " | Déchets liquides | 16 |
| 30,931,726 | 1,623,609 | — | 1,470,903 | 886,839 | — | — | " | Rebuts et déchets (non liquides) | 17 |
| 24,675,996 | 2,689,094 | 1,528,633 | 7,477,486 | 3,666,298 | 18,672 | 98,721 | " | Autres types de services | 18 |
| 1,724,660,592 | 272,887,474 | 244,668,603 | 938,671,037 | 1,034,727,669 | 8,209,652 | 5,954,297 | " | Total | 19 |

Table 6.6

Motor Carriers of Freight, 1990: Type of Carrier by Province and Territory of Domicile

Tableau 6.6

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Genre de transporteur selon la province ou le territoire de domicile

| | Owner-Operator Working for Chauffeur-contractant travaillant pour | | | | For-Hire Trucking | All |
|--|--|--|-------------|--------|---------------------------------------|--------|
| | | | | | Camionnage pour compte d'autrui | Tous |
| | For-Hire Carriers | Private Carriers | Both | Total | | |
| | Transporteurs pour compte d'autrui | Transporteurs pour compte propre | Les deux | | | |
| Number – Nombre | | | | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 259 | 96 | 40 | 395 | 229 | 624 |
| Prince Edward Island – île-du- Prince-Édouard | 83 | 30 | 21 | 134 | 69 | 203 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 422 | 273 | 103 | 798 | 382 | 1,180 |
| New Brunswick – Nouveau- Brunswick | 997 | 379 | 130 | 1,506 | 464 | 1,970 |
| Quebec – Québec | 2,419 | 1,624 | 961 | 5,004 | 4,084 | 9,088 |
| Ontario | 5,406 | 2,603 | 802 | 8,811 | 4,270 | 13,081 |
| Manitoba | 753 | 414 | 67 | 1,234 | 503 | 1,737 |
| Saskatchewan | 710 | 340 | 108 | 1,158 | 560 | 1,718 |
| Alberta | 2,308 | 1,597 | 753 | 4,658 | 2,029 | 6,687 |
| British Columbia – Colombie- Britannique | 2,340 | 2,310 | 583 | 5,233 | 1,631 | 6,865 |
| Yukon | 16 | 14 | 6 | 36 | 17 | 53 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 13 | 11 | 4 | 28 | 17 | 45 |
| Canada | 15,727 | 9,691 | 3,576 | 28,995 | 14,255 | 43,250 |

Table 6.7

Motor Carriers of Freight, 1990: Summary
Statistics by predominant movements, Canada
1990

Tableau 6.7

Transporteurs routiers de marchandises, 1990:
Statistiques sommaires selon les mouvements
prédominants, Canada 1990

| | | Intra Provincial | Inter Provincial | International | |
|---|--------|---------------------|---------------------|---------------|---------------|
| | | | | in | out |
| | | | | à destination | en provenance |
| Estimated number of carriers ¹ – Nombre estimatif de transporteurs ¹ | No. | 33,160 | 5,302 | 1,011 | 2,103 |
| Total Operating Revenues – Recettes d'exploitation | \$'000 | 4,813,607 | 848,157 | 121,378 | 286,562 |
| Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | " | 3,476,051 | 593,296 | 81,201 | 196,714 |
| Total Number of Full time employees – Nombre d'employés à plein temps | No. | 59,265 | 9,503 | 1,327 | 3,538 |
| Total Salaries and wages – Traitements et salaires | \$'000 | 973,546 | 124,639 | 11,921 | 33,642 |
| Total Equipment Operated – Total du matériel productif en opération | No. | 48,075 | 6,585 | 555 | 1,628 |
| Straight trucks – Camions | " | 15,642 | 936 | 59 | 231 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 11,925 | 2,089 | 383 | 587 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 18,627 | 3,119 | 67 | 722 |
| Other – Autres | " | 1,881 | 441 | 46 | 88 |

¹ 96% of the firms had predominant movements.

¹ 96% des entreprises avaient des mouvements prédominants.

Table 6.8

Motor Carriers of Freight, 1990: Number of Employees by Type and by Province and Territory of Domicile

Tableau 6.8

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile

| | | Newfound- land | Prince Edward Island | Nova Scotia | New Brunswick | Quebec | |
|---|---------|-------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------------|
| | Canada | Terre- Neuve | Île-du- Prince- Édouard | Nouvelle- Écosse | Nouveau- Brunswick | Québec | |
| | | | Number – Nombre | | | | |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de Transporteurs | 43,250 | 624 | 203 | 1,180 | 1,970 | 9,088 | |
| Employees – Employés: | | | | | | | |
| Drivers – Chauffeurs | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 27,657 | 456 | 147 | 833 | 1,199 | 6,863 | |
| Part Time – Temps partiel | 14,339 | 436 | 98 | 520 | 654 | 2,890 | |
| Other Employees – Autres employés | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 11,149 | 172 | 91 | 367 | 386 | 2,391 | |
| Part Time – Temps partiel | 9,828 | 131 | 30 | 199 | 383 | 3,021 | |
| Working Owners – Propriétaires actifs | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 37,089 | 486 | 164 | 985 | 1,701 | 7,433 | |
| Part Time – Temps partiel | 892 | 7 | 5 | 26 | 32 | 275 | |
| Total | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 75,895 | 1,113 | 402 | 2,185 | 3,286 | 16,687 | |
| Part Time – Temps partiel | 25,059 | 573 | 133 | 745 | 1,069 | 6,185 | |
| Owner Operators – Chauffeurs contractant | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 6,223 | 29 | 47 | 71 | 137 | 412 | |
| Part Time – Temps partiel | 1,129 | 27 | 19 | 21 | 54 | 291 | |
| | | | | | British Columbia | Northwest Territories | |
| | Ontario | Manitoba | Saskat- chewan | Alberta | Colombie- Britan- nique | Yukon | Territoires du Nord- Ouest |
| | | | Number – Nombre | | | | |
| Estimated Number of Carriers – Nombre estimatif de Transporteurs | 13,081 | 1,737 | 1,718 | 6,687 | 6,865 | 53 | 45 |
| Employees – Employés: | | | | | | | |
| Drivers – Chauffeurs | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 5,990 | 1,555 | 1,205 | 3,745 | 5,595 | 46 | 24 |
| Part Time – Temps partiel | 3,685 | 594 | 970 | 2,593 | 1,850 | 19 | 31 |
| Other Employees – Autres employés | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 2,462 | 535 | 401 | 1,716 | 2,595 | 29 | 6 |
| Part Time – Temps partiel | 3,027 | 198 | 526 | 986 | 1,307 | 11 | 7 |
| Working Owners – Propriétaires actifs | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 11,195 | 1,521 | 1,408 | 6,024 | 6,091 | 42 | 39 |
| Part Time – Temps partiel | 252 | 37 | 55 | 97 | 106 | – | – |
| Total | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 19,647 | 3,610 | 3,014 | 11,485 | 14,281 | 117 | 68 |
| Part Time – Temps partiel | 6,965 | 828 | 1,551 | 3,676 | 3,264 | 30 | 38 |
| Owner Operators – Chauffeurs contractant | | | | | | | |
| Full Time – Plein temps | 2,289 | 116 | 153 | 1,014 | 1,937 | 14 | 4 |
| Part Time – Temps partiel | 285 | 38 | 36 | 255 | 103 | – | – |

Table 6.9

**Motor Carriers of Freight, 1990: Equipment
Operated by Province and Territory of Domicile**

Tableau 6.9

**Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Matériel
en service selon la province ou le territoire de domicile**

| | Straight Trucks | Road Tractors | Semi- Trailers | Other Equipment | Total |
|--|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|--------|
| | Camions | Tracteurs routiers | Semi- remorques | Autre matériel | |
| | Number – Nombre | | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 278 | 210 | 279 | 23 | 790 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 321 | 359 | 291 | 9 | 980 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 90 | 109 | 113 | 8 | 321 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 72 | 136 | 95 | 4 | 307 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 418 | 591 | 701 | 104 | 1,814 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 463 | 698 | 356 | 75 | 1,592 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 468 | 552 | 470 | 112 | 1,602 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 622 | 1,644 | 1,377 | 30 | 3,673 |
| Quebec – Québec: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 5,056 | 3,025 | 4,990 | 549 | 13,619 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 3,513 | 3,095 | 2,384 | 283 | 9,275 |
| Ontario: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 4,598 | 4,077 | 4,824 | 836 | 14,335 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 3,861 | 6,807 | 3,146 | 281 | 14,095 |
| Manitoba: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 578 | 927 | 1,182 | 72 | 2,759 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 409 | 1,421 | 562 | 59 | 2,452 |
| Saskatchewan: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 596 | 831 | 1,049 | 102 | 2,578 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 431 | 1,102 | 619 | 35 | 2,187 |
| Alberta: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 2,217 | 2,795 | 3,897 | 136 | 9,045 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 2,525 | 3,496 | 2,479 | 175 | 8,674 |
| British Columbia – Colombie-Britannique: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 2,532 | 2,068 | 5,367 | 505 | 10,471 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 2,968 | 4,151 | 2,029 | 465 | 9,613 |
| Yukon: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 28 | 26 | 46 | 6 | 106 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 23 | 28 | 12 | 1 | 64 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest: | | | | | |
| Owned and Leased – Possédés et loués | 19 | 14 | 12 | 4 | 50 |
| Operated by Owner Operators – Exploités par les chauffeurs contractants | 25 | 17 | 13 | – | 55 |
| Canada: | | | | | |
| Owned and Leased ¹ – Possédés et loués ¹ | 16,877 | 15,224 | 22,932 | 2,456 | 57,489 |
| Operated by Owner Operator – Exploités par les chauffeurs contractants | 15,233 | 22,955 | 13,363 | 1,417 | 52,967 |

¹ Owned and leased by a company.¹ Possédés et loués par une entreprise.

Table 6.10

Motor Carriers of Freight, 1990: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile

Tableau 6.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile

| | Total Distance | Straight Trucks | | | Road Tractors | | |
|---|-----------------|-----------------|----------------------|----------------------------------|--------------------|----------------------------------|----------------------|
| | Distance Totale | Camions | | Operated by Owner Operator | Tracteurs routiers | | |
| | | Total | Owned & Leased | | Owned & Leased | Operated by Owner Operator | |
| | | | Possédés et loués | | | | Possédés et loués |
| ('000 km) – (en milliers de km) | | | | | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 79 350 | 19 826 | 7 920 | 11 906 | 59 524 | 16 781 | 42 743 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | 28 680 | 4 412 | 2 119 | 2 293 | 24 268 | 7 028 | 17 240 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 187 893 | 34 742 | 17 267 | 17 474 | 153 151 | 54 553 | 98 598 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 309 033 | 44 517 | 19 591 | 24 926 | 264 516 | 49 156 | 215 360 |
| Quebec – Québec | 1 160 333 | 412 035 | 257 642 | 154 393 | 748 299 | 342 350 | 405 948 |
| Ontario | 1 739 833 | 409 741 | 202 969 | 206 772 | 1 330 092 | 342 811 | 987 281 |
| Manitoba | 334 883 | 35 758 | 17 565 | 18 194 | 299 125 | 75 703 | 223 422 |
| Saskatchewan | 265 776 | 39 972 | 23 075 | 16 898 | 225 804 | 78 924 | 146 879 |
| Alberta | 1 030 423 | 272 878 | 100 415 | 172 462 | 757 545 | 205 064 | 552 481 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 973 436 | 292 980 | 117 526 | 175 454 | 680 456 | 185 964 | 494 492 |
| Yukon | 8 828 | 1 720 | 934 | 786 | 7 109 | 2 374 | 4 734 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 3 935 | 1 105 | 364 | 741 | 2 830 | 899 | 1 931 |
| Canada | 6 122 403 | 1 569 685 | 767 387 | 802 298 | 4 552 718 | 1 361 609 | 3 191 110 |

Table 6.11

Motor Carriers of Freight, 1990: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile

Tableau 6.11

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile

| Province/Territory Province/Territoire | Straight Trucks | | Road Tractors | |
|--|----------------------|---|----------------------|---|
| | Camions | | Tracteurs routiers | |
| | Owned & Leased | Operated by Owner Operator | Owned & Leased | Operated by Owner Operator |
| | Possédés et loués | Exploités par les chauffeurs contractants | Possédés et loués | Exploités par les chauffeurs contractants |
| ('000 km / vehicle) - (en milliers de km par véhicule) | | | | |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 28 | 34 | 80 | 116 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard | 23 | 23 | 64 | 102 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 41 | 36 | 92 | 129 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 42 | 39 | 89 | 121 |
| Quebec - Québec | 51 | 38 | 113 | 118 |
| Ontario | 44 | 47 | 84 | 130 |
| Manitoba | 30 | 38 | 82 | 148 |
| Saskatchewan | 39 | 36 | 95 | 119 |
| Alberta | 45 | 61 | 73 | 133 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 46 | 56 | 90 | 111 |
| Yukon | 34 | 31 | 92 | 117 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 19 | 24 | 63 | 113 |
| Canada | 45 | 47 | 89 | 125 |

Table 6.12

Motor Carriers of Freight, 1990: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile

Tableau 6.12

Transporteurs routiers de marchandises, 1990: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile

| | Estimated Number of Carriers | Fuel Consumed | Total Cost ¹ | Average Cost per Litre |
|---|--------------------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|
| | Nombre estimatif de Transporteurs | Carburant consommé | Coût total ¹ | Coût moyen par litre |
| | No.-Nbre | Litres | \$ | \$ |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 624 | 31 756 381 | 16,852,065 | .53 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard | 203 | 13 396 923 | 6,459,178 | .48 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 1,180 | 81 316 276 | 39,876,064 | .49 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 1,970 | 134 623 874 | 68,716,106 | .51 |
| Quebec - Québec | 9,088 | 566 805 558 | 263,608,279 | .47 |
| Ontario | 13,081 | 768 730 866 | 354,017,790 | .46 |
| Manitoba | 1,737 | 160 496 045 | 63,990,305 | .40 |
| Saskatchewan | 1,718 | 135 546 143 | 56,709,845 | .42 |
| Alberta | 6,687 | 475 319 430 | 200,798,341 | .42 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 6,865 | 444 275 330 | 197,790,952 | .45 |
| Yukon | 53 | 3 271 651 | 1,433,737 | .44 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 45 | 1 686 071 | 742,489 | .44 |
| Canada | 43,250 | 2 817 224 548 | 1,270,995,151 | .45 |

¹ The fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown on tables 6.2 and 6.5. This difference is applicable to the sources used.

¹ Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées aux tableaux 6.2 et 6.5. Cet écart est dû aux sources différentes pour recueillir ces données.

Chapter 7.1

Small For-Hire Trucking Industry in Canada

Larry McKeown

1. Big Wheels and Small Carriers

A large number of small and volatile for-hire trucking carriers represent an important component of the Canadian trucking industry. A for-hire trucking carrier is any carrier which, for compensation, undertakes the transport of freight. This study provides estimates of activity in the small for-hire trucking industry for the period 1987 to 1989. The industry is defined to include carriers, both incorporated and unincorporated, earning between \$25,000 and \$100,000 in annual Gross Business Income (GBI). Statistics Canada's annual Motor Carrier Freight (MCF) survey includes only those for-hire trucking carriers with annual revenues greater than \$100,000. The study provides an overview of the small for-hire trucking industry from 1987 to 1989 and a more detailed profile of the industry in 1989. In addition, it also attempts to situate these smaller carriers in the context of the overall for-hire trucking industry and the changes which have resulted from economic regulatory reform of the trucking industry.

The estimates provided in this study are based on administrative records from the Tax Estimates Program in the Business Register Division at Statistics Canada. The use of administrative records in general entails limitations since the information is not collected for statistical purposes. Specifically, information reported in the tax documentation does not always make it possible to assign an accurate industry code, with the result that some trucking companies may not be identified and other tax filers may be erroneously coded to trucking. Also, there is often insufficient information on the tax return to differentiate between a small for-hire trucker and an owner operator working for a larger for-hire carrier. As a result, an overestimation of revenue would result if data of larger carriers obtained from the MCF survey are used in conjunction with estimates from this study. Finally, estimates for smaller cell sizes and geographical areas may be less reliable due to the use of a sample.

2. Small For-Hire Trucking: Overview (1987-1989)

Figure 7.1.1 presents data on the number of establishments, gross business income and operating expenditures for the 1987 to 1989 period by the province or territory where the tax return was filed. The number of trucking companies with revenues between \$25,000 and \$100,000 has declined over the study period by 10% from 26,193 in 1987 to 23,608 in 1989. Total GBI of the small for-hire trucking carriers declined by 3.1 % from 1987 to 1989 while, over the same period, the average GBI per carrier increased by 7.5 % from \$56,304 to \$60,526. Operating expenditures are derived by deducting net operating profit from GBI. For the aggregate industry, total expenses

Chapitre 7.1

Petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada

Larry McKeown

1. Petits transporteurs et poids lourds

Les nombreuses petites entreprises instables de camionnage pour compte d'autrui constituent une part importante du secteur canadien du camionnage. Une entreprise de camionnage pour compte d'autrui est une entreprise qui, contre rémunération, se charge du transport de marchandises. Le présent rapport fournit des estimations sur les activités du secteur du camionnage pour compte d'autrui pour la période 1987-1989. Le secteur comprend les transporteurs, constitués ou non en sociétés, dont le revenu annuel brut d'entreprise (RBE) se situe entre \$25,000 et \$100,000. L'Enquête annuelle de Statistique Canada sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) ne s'adresse qu'aux transporteurs qui génèrent des recettes annuelles de plus de \$100,000. La présente étude fournit un aperçu des activités des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui pour la période 1987-1989, ainsi qu'un profil plus détaillé du secteur pour 1989. De plus, on tentera de situer ces transporteurs à l'intérieur du secteur plus vaste du camionnage pour compte d'autrui, et de déterminer les changements qui sont survenus à la suite de la réforme en matière d'économie et de réglementation qui a touché ce secteur.

Les estimations fournies ici sont tirées des dossiers administratifs liés au Programme sur les estimations fiscales de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada. Les données que contiennent les dossiers administratifs sont toutefois limitées car elles ne sont pas recueillies à des fins statistiques. Plus particulièrement, en raison de la nature des données fiscales, il n'est pas toujours possible d'attribuer un code d'industrie précis. Ainsi, il peut arriver que certaines entreprises de camionnage ne soient pas identifiées ou que des déclarants fiscaux se voient attribuer par erreur un code d'entreprise de camionnage. Par ailleurs, les déclarations ne comportent pas assez de renseignements pour permettre de distinguer la petite entreprise de camionnage pour compte d'autrui du voiturier qui travaille pour une entreprise plus vaste. Ainsi, si l'on utilisait les données de grandes entreprises tirées de l'ETRM en conjonction avec les estimations de la présente étude, il en résulterait une surestimation des recettes. Enfin, les estimations correspondant à des entreprises ou à des régions géographiques de plus petite taille peuvent être plus ou moins fiables en raison du recours à un processus de sélection par échantillon.

2. Aperçu des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui (1987-1989)

La figure 7.1.1 présente le nombre d'établissements, les revenus bruts d'entreprise et les dépenses d'exploitation pour la période 1987-1989, selon la province ou le territoire, pour les entreprises ayant soumis une déclaration d'impôt. Le nombre d'entreprises de camionnage dont les recettes se situent entre \$25,000 et \$100,000 a chuté de 10 % au cours de la période de référence pour passer de 26,193 en 1987 à 23,608 en 1989. Les revenus bruts d'entreprise (RBE) des petits transporteurs pour compte d'autrui ont régressé de 3.1 % de 1987 à 1989, tandis qu'au cours de la même période, le RBE par transporteur s'est accru de 7.5 % pour passer de \$56,304 à \$60,526. Les dépenses d'exploitation sont obtenues en soustrayant les bénéfices nets

Figure 7.1.1

Small For-Hire Trucking Industry in Canada

Revenues and Expenses by Province and Territory, 1987 to 1989

Figure 7.1.1

Petites entreprises de camionnage pour d'autrui au Canada

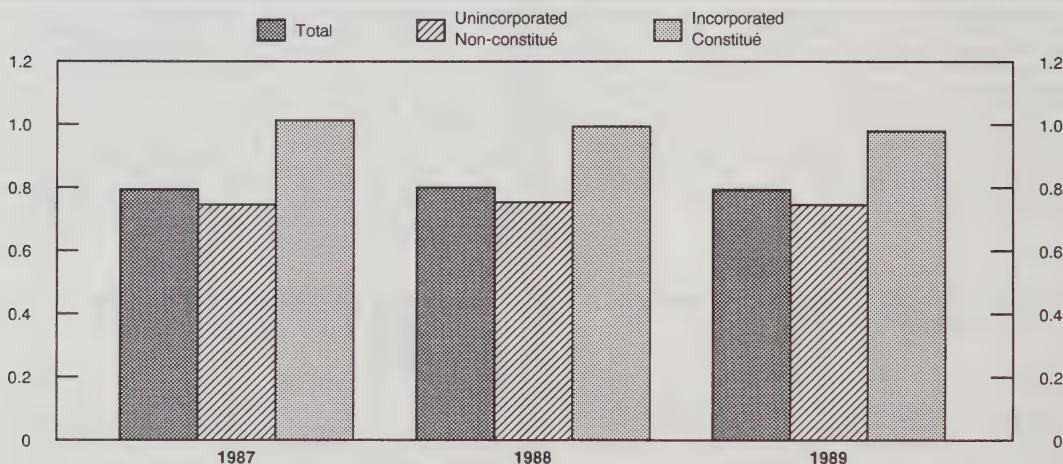
Revenus et dépenses par province et territoire, 1987 à 1989

| | Number of Carriers Nombre de transporteurs | | | Gross Business Income Revenu brut d'entreprise | | | Operating Expenses Dépenses d'exploitation | | |
|----------------|---|---------------|---------------|---|------------------|------------------|---|------------------|------------------|
| | 1987 | 1988 | 1989 | 1987 | 1988 | 1989 | 1987 | 1988 | 1989 |
| | | | | \$'000 | | | \$'000 | | |
| NFLD - T-N | 313 | 183 | 312 | 16,861 | 11,550 | 17,684 | 15,360 | 9,002 | 14,628 |
| P.E.I. - I-P-E | 80 | 117 | 93 | 4,183 | 6,710 | 5,194 | 3,096 | 5,271 | 4,319 |
| N.S. - N-E | 885 | 675 | 900 | 49,731 | 38,559 | 56,965 | 38,326 | 29,612 | 46,759 |
| N.B. - N-B | 845 | 766 | 894 | 46,871 | 46,434 | 53,674 | 37,553 | 33,744 | 42,601 |
| Que. | 4,657 | 4,477 | 4,484 | 253,357 | 270,560 | 254,869 | 203,479 | 220,577 | 210,224 |
| Ont. | 7,959 | 7,325 | 7,179 | 472,791 | 449,723 | 453,381 | 359,801 | 351,869 | 320,260 |
| Man. | 1,237 | 1,252 | 1,289 | 65,299 | 73,599 | 77,377 | 50,296 | 58,425 | 63,017 |
| Sask. | 1,206 | 964 | 1,086 | 66,849 | 64,099 | 65,069 | 52,488 | 53,566 | 57,385 |
| Alta. | 4,373 | 3,895 | 3,745 | 238,289 | 210,497 | 215,388 | 196,027 | 172,737 | 176,452 |
| B.C. - C-B | 4,555 | 4,021 | 3,587 | 256,905 | 247,070 | 227,389 | 213,116 | 202,169 | 195,947 |
| N.W.T. - T N-O | 48 | 9 | 15 | 1,508 | 340 | 736 | 1,548 | 184 | 689 |
| Y.T. | 35 | 23 | 24 | 2,113 | 1,860 | 1,174 | 2,097 | 1,890 | 1,254 |
| Total | 26,193 | 23,707 | 23,608 | 1,474,758 | 1,421,001 | 1,428,900 | 1,173,187 | 1,139,047 | 1,133,536 |

Figure 7.1.2

Small For-Hire Trucking Industry:
Operating Ratio, 1987 to 1989

Figure 7.1.2

Petites entreprises de camionnage pour compte
d'autrui: ratio d'exploitation, 1987 à 1989

declined by 3.4 % while average operating expenditures per carrier increased by 7.2 % from \$44,790 to \$48,015. In 1989, Ontario accounted for 30.4 % of the companies and 31.7 % of the GBI, virtually unchanged from 1987.

The operating ratio, the amount of gross business income that is absorbed by operating expenditures, is used in transportation to measure the profitability of an industry. Figure 7.1.2 displays the operating ratios for the small for-hire trucking industry as a whole and for the unincorporated and incorporated components of the industry. This distinction is important for assessing the financial situation of the industry since, in the case of many unincorporated companies, the salaries of working owners are not reflected in the operating expenses. This accounts for the much lower operating ratio for the unincorporated component of the industry. The operating ratio for the industry as a whole is much closer to the unincorporated than to the incorporated component since the former accounts for about 85% of the total number of companies. Over the study period, the operating ratio for the incorporated component improved slightly from 1.02 to 0.98 while the ratio for the unincorporated component remained constant at around 0.75. In 1989, the industry-wide operating ratio varied from a low of 0.71 in Ontario to a high of 0.88 in Saskatchewan if the territories are excluded.

Although it appears from these data that few changes of significance occurred during the period 1987 to 1989, this is contrary to expectations. That is, with deregulation of the Canadian trucking industry in 1988, the feeling is that many significant changes have occurred, particularly with respect to the number of companies and their operating margins. This issue will be addressed in the final section of this study.

3. Small For-Hire Trucking: Profile (1989)

Figure 7.1.3 presents operating expenses for the unincorporated and incorporated components of the small for-hire trucking industry. As the figure illustrates, the principal difference in the cost structures between the two components is salaries and wages. Whereas wages represent 28 % of the expenditures of an incorporated company, they only represent 6 % of the expenditures of an unincorporated company. This supports the notion that, in the case of a small unincorporated carrier, the working owner's salary is reflected in the net operating profit. The other significant difference is the average total expenditures for each type of company. This is partly attributable to labour expenses largely being outside of the cost structure for unincorporated companies. If average GBI rather than average total expenditures is used as an indicator of average size for each type of company, this difference between incorporated and unincorporated is reduced. For example, in 1989 the average GBI for an incorporated company was \$70,612 compared to \$58,512 for an unincorporated company. The "other" expenditure category, the largest for both types of companies, is comprised of a large number of smaller expense items such as repair and maintenance, insurance, interest payments, and the purchase of supplies and materials.

The small for-hire trucking industry is illustrated in Figure 7.1.4 by the type of trucking operation or service provided by the carrier. As the figure indicates, companies providing general freight services represent over 80% of the total number of small for-hire trucking companies. There is a small difference between incorporated and unincorporated components of the industry with the former having a slightly higher proportion of dry and liquid bulk carriers and a corresponding lower proportion of general

d'exploitation du RBE. Pour l'ensemble du secteur, les dépenses totales ont fléchi de 3.4 %, tandis que les dépenses d'exploitation moyennes ont progressé de 7.2 %, passant ainsi de \$44,790 à \$48,015. En 1989, l'Ontario a représenté 30.4 % des entreprises et 31.7 % du RBE, pourcentages pratiquement inchangés par rapport à 1987.

Le ratio d'exploitation, soit le pourcentage de revenu brut d'entreprise absorbé par les dépenses d'exploitation, sert à mesurer le rendement d'une entreprise. La figure 7.1.2 présente les ratios d'exploitation pour l'ensemble des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, ainsi que pour les entreprises constituées et non constituées du secteur. Pour analyser la situation financière du secteur, il est important de faire une telle distinction car nombre d'entreprises non constituées ne tiennent pas compte des traitements des propriétaires actifs dans les dépenses d'exploitation. C'est pourquoi les ratios d'exploitation de ces entreprises sont beaucoup moins élevés. Le ratio d'exploitation pour l'ensemble du secteur se rapproche davantage de celui des entreprises non constituées que de celui des entreprises constituées, puisque les premières représentent environ 85 % du nombre total d'entreprises. Au cours de la période d'étude, le ratio d'exploitation des entreprises constituées s'est légèrement amélioré pour passer de 1.02 à 0.98. Celui observé pour les entreprises non constituées est demeuré stable à environ 0.75. En 1989, le ratio d'exploitation pour l'ensemble du secteur a varié entre 0.71 en Ontario et 0.88 en Saskatchewan (si l'on exclut les territoires).

Les présentes données semblent indiquer que peu de changements majeurs ont eu lieu au cours de la période 1987-1989. Ce n'est toutefois pas ce que l'on avait prévu. Ainsi, on estime que des changements importants sont survenus suite à la déréglementation du secteur canadien du camionnage en 1988, plus particulièrement en ce qui concerne le nombre d'entreprises et leurs marges d'exploitation. On aborde cette question dans la dernière partie du rapport.

3. Profil des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui (1989)

La figure 7.1.3 présente les dépenses d'exploitation des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui constituées et non constituées. Comme on peut le constater, les structures de coûts diffèrent principalement au niveau des traitements et des salaires. Ainsi, les salaires représentent 28 % des dépenses d'une entreprise constituée, et 6 % seulement de celles d'une entreprise non constituée, ce qui vient appuyer l'idée selon laquelle on tient compte du traitement du propriétaire actif d'une petite entreprise non constituée dans les bénéfices nets d'exploitation. Par ailleurs, les dépenses totales moyennes selon le type d'entreprise constituent l'autre différence majeure. Cela est dû en partie au fait que les dépenses de main-d'œuvre débordent généralement de la structure des coûts des entreprises non constituées. Si on utilise le RBE moyen plutôt que les dépenses totales moyennes comme indicateur de la taille moyenne de chaque type d'entreprise, la différence entre l'entreprise constituée et celle qui ne l'est pas est réduite. Ainsi, en 1989, le RBE moyen d'une entreprise constituée a été établi à \$70,612, et celui d'une entreprise non constituée, à \$58,512. La catégorie des "autres" dépenses, soit la catégorie la plus importante pour les deux types d'entreprises, comporte un grand nombre de postes de dépenses plus modestes comme ceux des réparations et de l'entretien, des assurances, des frais d'intérêt, et des matières et des fournitures.

La figure 7.1.4 présente les activités du secteur, selon le type d'activité ou de service fourni par le transporteur. Comme on peut le constater, les entreprises qui fournissent des services de transport de fret ordinaire figurent pour plus de 80 % du nombre total de petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Il existe une différence mineure entre les entreprises constituées et non constituées: les premières comptent un nombre légèrement plus élevé de transporteurs de marchandises solides et liquides en vrac et un nombre

Figure 7.1.3

Small For-Hire Trucking Industry Operating Expenses, 1989

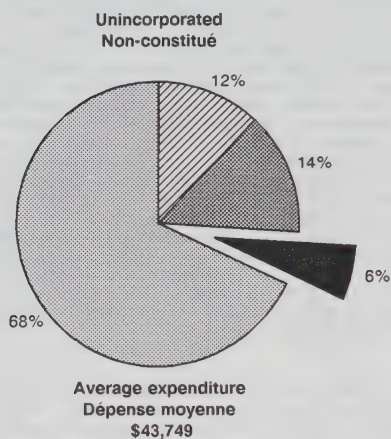


Figure 7.1.3

Petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui dépenses d'exploitation, 1989

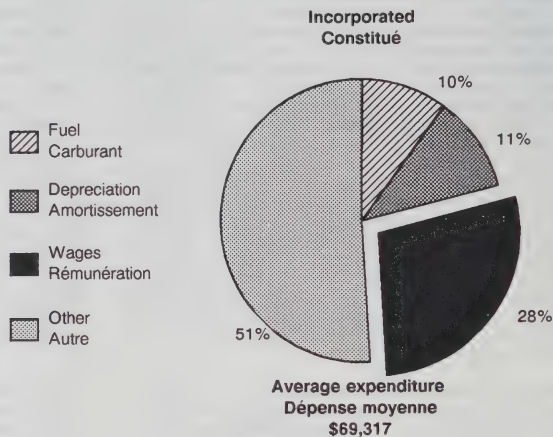


Figure 7.1.4

Small For-Hire Trucking Industry: Number of Firms, by Type of Service, 1989

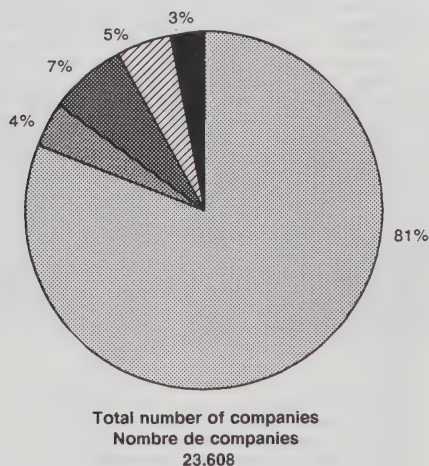
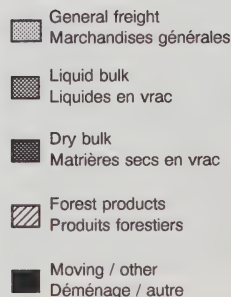


Figure 7.1.4

Petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui: nombre d'entreprises par type de service, 1989



freight services. The greatest variation in the type of operation is by province, reflecting underlying differences in regional economic activity. For example, Ontario has the highest proportion of companies providing general freight services at 88.5% while British Columbia has the highest proportion of companies specializing in forest products at 16.0 %.

To summarize, the small for-hire trucking industry, consisting of carriers generating between \$25,000 and \$100,000 in GBI, appears to be comprised of a large number of unincorporated carriers providing general freight services. While the use of administrative data can provide the study with useful financial information, it is more difficult to comment on the operational characteristics of the industry.

4. Unleashing the Trucking Industry: Deregulation

As part of the federal government's efforts to deregulate transportation carriers, the Motor Vehicle Transport Act (1987) relaxed entry restrictions for the extra-provincial trucking industry. Prior to this new federal legislation, an applicant for an extra-provincial trucking licence was required to demonstrate the "public convenience and necessity" of the proposed trucking service as part of the licensing approval procedure. Effective January of 1988, the legislation replaced this requirement with a "fitness" test. That is, an extra-provincial trucking licence is now granted if the applicant has adequate insurance coverage and complies with safety regulations. One of the objectives of this deregulation was to make Canadian industry more competitive by reducing the cost of transporting goods to markets. It was felt that this could be achieved by fostering more competition among a larger number of trucking companies. While the consensus is that the legislation did indeed increase the number of trucking companies, at least in the short term, this increase is not reflected in the above study of the small for-hire trucking industry.

In an effort to explain this apparent discrepancy, it is necessary to examine the overall size and structure of the for-hire trucking industry. For the three year period 1987 to 1989, Figure 7.1.5 provides estimates of the number of for-hire trucking companies in Canada by revenue and by legal status of the company. Unlike other transportation industries, the trucking industry is comprised of a large number of small and medium sized carriers. Figure 7.1.5 was constructed using two sources of data at Statistics Canada. The first source is the Tax Estimates Program (TEP) for companies with under \$500,000 in total revenues. As previously mentioned, the TEP uses records of unincorporated tax filers (T1) and incorporated tax filers (T2) to estimate activity in a particular industry. The second source is the Motor Carrier Freight (MCF) survey which conducts a census of Canadian-domiciled for-hire trucking carriers with annual revenues in excess of \$500,000. It is important to note that the MCF has a one year lag in its survey universe. That is, while a new trucking company is part of the TEP sample universe the same year it enters the market, it will become a "birth" in the MCF survey the following year.

Figure 7.1.5 indicates that growth in the number of for-hire trucking carriers varies by revenue. As indicated in an earlier section of this study, the \$25,000 to \$100,000 revenue range actually experienced a decline in the number of carriers. While the two highest revenue categories have experienced a moderate increase, most of the growth in the for-hire trucking industry occurred in the revenue range from \$100,000 to

proportionnellement moins élevé de transporteurs de fret ordinaire. C'est au niveau de la province que l'on observe l'écart le plus important, ce qui traduit des différences au niveau de l'activité économique régionale. Ainsi, l'Ontario compte le plus grand nombre d'entreprises de transport de fret ordinaire (88.5 %), tandis que la Colombie-Britannique compte le plus grand nombre d'entreprises spécialisées dans le transport de produits forestiers (16.0 %).

Enfin, les petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, dont les revenus bruts se situent entre \$25,000 et \$100,000, semblent compter un très grand nombre d'entreprises non constituées qui assurent le transport de fret ordinaire. Ainsi, les dossiers administratifs fournissent des données utiles sur les finances des entreprises, mais peu de renseignements sur les caractéristiques opérationnelles de ces entreprises.

4. Déréglementation: assouplissement du secteur du camionnage

La Loi de 1987 sur les transports routiers que l'administration fédérale a introduite pour déréglementer le secteur du transport a eu pour effet d'assouplir les restrictions au niveau du camionnage extraprovincial. Avant l'introduction de cette nouvelle loi fédérale, toute personne désireuse d'obtenir une licence d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovinciale était tenue de prouver "l'utilité publique" du service de camionnage proposé dans le cadre du processus d'approbation de la délivrance de la licence. Dès janvier 1988, la nouvelle loi a remplacé ce critère par un critère d'"aptitude". Ainsi, pour obtenir une licence d'exploitation d'une entreprise de camionnage extraprovinciale, le demandeur doit se munir d'assurances adéquates et satisfaire à certains règlements en matière de sécurité. La déréglementation avait entre autres pour objet de rendre cette activité canadienne plus concurrentielle en réduisant le coût du transport des marchandises vers les marchés. On devait donc réaliser cet objectif en favorisant la concurrence parmi un nombre accru d'entreprises de camionnage. On s'entend pour dire que la nouvelle loi a en effet eu pour résultat d'accroître le nombre d'entreprises de camionnage, du moins à court terme. Cependant, la présente étude des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui ne tient pas compte de cette croissance.

Afin d'expliquer cette apparente anomalie, il est nécessaire d'examiner la taille et la structure globales du secteur du camionnage pour compte d'autrui. La figure 7.1.5 présente les estimations du nombre d'entreprises au Canada, selon les recettes et la forme juridique de ces dernières, pour la période de trois ans allant de 1987 à 1989. Contrairement à d'autres entreprises de transport, les entreprises de camionnage comprennent un grand nombre d'entreprises de petite et moyenne taille. La figure 7.1.5 a été établie à partir de deux sources de données de Statistique Canada. Le Programme des estimations fiscales (PEF), est la source de données pour les entreprises qui génèrent moins de \$500,000. Comme nous l'avons déjà mentionné, on utilise, dans le cadre du PEF, les registres des entreprises déclarantes non constituées (formule T1) et des entreprises déclarantes constituées (formule T2) pour déterminer le niveau d'activité d'un secteur donné. La deuxième source de données est l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) qui s'adresse aux transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et dont les recettes annuelles dépassent \$500,000. À noter que l'univers de l'ETRM présente une année de retard. Cela signifie que lorsqu'une nouvelle entreprise de camionnage fait partie de l'univers de l'ETRM l'année de son entrée sur le marché, elle est considérée comme une "création" au titre de l'ETRM l'année suivante.

On constate, à la figure 7.1.5, que la croissance du nombre d'entreprises de camionnage pour compte d'autrui varie selon les recettes. Comme nous l'avons déjà mentionné, le nombre d'entreprises qui se situent dans la catégorie de recettes allant de \$25,000 à \$100,000 a en effet diminué. Par contre, le nombre d'entreprises faisant partie des catégories de recettes plus élevées a progressé légèrement, surtout le nombre d'entreprises qui génèrent des recettes se situant

Figure 7.1.5

For-Hire Trucking Carriers in Canada by Revenue, 1987 to 1989

Figure 7.1.5

Entreprises de camionnage pour compte d'autrui au Canada, selon le revenu, 1987 à 1989

| Annual Revenue Revenu annuel | 1987 | 1988 | 1989 | % 1987 to/à 1989 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| < \$100,000¹ | | | | |
| Unincorporated – Non-constitués | 22,196 | 19,598 | 19,663 | -11.4 |
| Incorporated – Constitués | 3,997 | 4,109 | 3,945 | -1.3 |
| Subtotal – Sous-total | 26,193 | 23,707 | 23,608 | -9.9 |
| \$100,000 – \$250,000¹ | | | | |
| Unincorporated – Non-constitués | 7,120 | 10,278 | 10,488 | 47.3 |
| Incorporated – Constitués | 4,986 | 6,279 | 7,741 | 55.3 |
| Subtotal – Sous-total | 12,106 | 16,557 | 18,229 | 50.6 |
| \$250,000 – \$500,000¹ | | | | |
| Unincorporated – Non-constitués | 675 | 843 | 729 | 8.0 |
| Incorporated – Constitués | 2,190 | 2,545 | 2,630 | 20.1 |
| Subtotal – Sous-total | 2,865 | 3,388 | 3,359 | 17.2 |
| > \$500,000² | | | | |
| | 2,137 | 2,222 | 2,379 | 11.3 |
| Total Industry – Industrie totale | 43,301 | 45,874 | 47,575 | 9.9 |

¹ Tax Estimates Program – Unincorporated (T1) and incorporated (T2) companies with Gross Business Income of at least \$25,000.

² Program des estimations non-constituées (T1) et entreprises constituées (T2) dont le revenu brut d'entreprise est d'au moins \$25,000.

³ Based on number of companies reporting for the Annual Motor Carriers of Freight survey.

⁴ Selon le nombre d'entreprises ayant répondu à l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

\$250,000. Over the period from 1987 to 1989, unincorporated for-hire trucking companies in this range experienced a growth rate of 47.3 % while incorporated for-hire trucking companies in the same revenue range experienced a growth rate of 55.3 %. The largest single-year growth rate was a 44.3 % increase from 1987 to 1988 in the number of unincorporated for-hire trucking companies with revenues between \$100,000 and \$250,000. For this category of carriers, the average revenue per carrier was \$138,146 in 1987 and this declined to \$136,849 in 1988 and to \$134,723 in 1989. These averages indicate that most of the unincorporated carriers in this range are closer to the lower revenue boundary (\$100,000) than to the upper boundary.

The decline in average revenue from 1987 to 1988 indicates that the growth in the number of carriers occurred primarily because of an increase in carriers with smaller than average revenues (i.e. carriers with revenues between \$100,000 and the average). These carriers may either be new trucking companies or companies with average revenues from previous years of less than \$100,000 that have "spilled over" the lower revenue threshold. Given the decline in the number of for-hire trucking companies with revenues less than \$100,000 from 1987 to 1988, the strong growth rate in the \$100,000 to \$250,000 category is probably a combination of existing carriers generating higher levels of revenues and new carriers. However, the extent to which new or existing carriers are behind this growth cannot be determined since Figure 7.1.5 is masking the compositional changes of market entry and exit as well as mergers and acquisitions.

entre \$100,000 et \$250,000. Au cours de la période 1987-1989, le nombre d'entreprises non constituées faisant partie de cette catégorie de recettes a grimpé de 47.3 %, tandis que le nombre d'entreprises constituées a progressé de 55.3 %. De 1987 à 1988, on a observé le taux annuel de croissance le plus élevé (44.3 %) quant au nombre d'entreprises non constituées dont les recettes se situaient entre \$100,000 et \$250,000. Pour cette catégorie de transporteurs, les recettes moyennes ont été établies à \$138,146 en 1987; elles ont diminué pour passer à \$136,849 en 1988 et à \$134,723 en 1989. Ces moyennes révèlent que la plupart des entreprises non constituées qui font partie de cette catégorie se situent plus près du seuil inférieur (\$100,000) que du seuil supérieur de revenu.

La chute des recettes moyennes observée de 1987 à 1988 révèle que la croissance du nombre de transporteurs est principalement attribuable au fait que le nombre de transporteurs générant des recettes inférieures à la moyenne (c.-à-d. entre \$100,000 et la moyenne) a grimpé. Il peut s'agir de nouvelles entreprises de camionnage ou d'entreprises qui ont généré des recettes moyennes de moins de \$100,000 au cours des années précédentes et qui ont débordé le seuil de revenu inférieur. Vu la baisse du nombre d'entreprises dont les recettes étaient inférieures à \$100,000 entre 1987 et 1988, la forte croissance au niveau de la catégorie de recettes allant de \$100,000 à \$250,000 est probablement attribuable à une combinaison de nouveaux transporteurs et de transporteurs générant un niveau de recettes plus élevées. Toutefois, il est difficile de déterminer dans quelle mesure les transporteurs nouveaux et existants ont influé sur cette croissance car la figure 7.1.5 ne montre pas les changements au niveau de la composition des entreprises entrantes et sortantes, ni les fusions et les acquisitions.

In any case, it appears from Figure 7.1.5 that deregulation of the trucking industry had the greatest impact on the number of for-hire carriers generating revenues between \$100,000 and \$250,000.

These carriers, given their size and flexibility, are the first to respond to, and conversely the first to be affected by, changes in market conditions or government regulations. Unfortunately, they also represent the part of the trucking industry that has proven to be the most difficult to study using conventional survey methods, especially the unincorporated carriers. Moreover, with the advent of deregulation, the distinction among smaller for-hire carriers and owner operators working for larger for-hire or private carriers is becoming less clear. In response to these concerns, Statistics Canada has redesigned its MCF survey to create two distinct survey instruments beginning with reference year 1990. The first instrument is a detailed questionnaire sent to all for-hire carriers with revenues in excess of \$1 million while the second is the use of tax data (T1 and T2), along with a supplemental questionnaire on operating characteristics, for a sample of for-hire carriers with revenues between \$25,000 and \$1 million.

The data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of individual (unincorporated) tax filers and T2 records of incorporated tax filers. An industrial code is assigned to each company based on Statistics Canada's Standard Industrial Classification (SIC 1980). The MCF survey also includes a census of carriers with revenues between \$250,000 and \$500,000 and a sample of carriers with revenues between \$100,000 and \$250,000.

Selon la figure 7.1.5, il semble que la déréglementation ait le plus influé sur le nombre de transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes se situant entre \$100,000 et \$250,000.

Ces entreprises, en raison de leur taille et de leur souplesse, sont les premières à réagir face aux nouvelles conditions du marché ou aux nouveaux règlements de l'État, et, inversement, sont aussi les premières à en subir les effets. Malheureusement, ces entreprises, surtout les entreprises non constituées, forment également la composante du secteur du camionnage qui se révèle la plus difficile à étudier à partir des méthodes d'enquête classiques. De plus, avec l'introduction de la déréglementation, il est plus difficile de faire la distinction entre les plus petits transporteurs pour compte d'autrui et les voituriers qui travaillent pour de plus grands transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre. Face à ces préoccupations, Statistique Canada a remanié l'ETRM de façon à créer deux outils d'enquête distincts qui s'appliqueront au départ à l'année de référence 1990. Le premier outil est un questionnaire détaillé que l'on expédie à tous les transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes de plus de \$1 million. Le deuxième outil se compose des données fiscales tirées des formules T1 et T2, et d'un questionnaire supplémentaire sur les caractéristiques opérationnelles d'un échantillon de transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes varient entre \$25,000 et \$1 million.

Statistique Canada rassemble les données à partir d'un échantillon de formules T1 de Revenu Canada provenant d'entreprises déclarantes (non constituées) et de formules T2 d'entreprises déclarantes constituées. Un code d'industrie est attribué à chaque entreprise conformément à la classification type des industries de Statistique Canada (CTI - 1980). L'ETRM comporte également un recensement auprès des transporteurs dont les recettes varient entre \$250,000 et \$500,00, et auprès d'un échantillon de transporteurs dont les recettes varient entre \$100,000 et \$250,000.

Chapter 7.2

CANADA'S ROADWAY SYSTEM,
1990 AND 1991

Rochelle Handelman

Introduction

The dynamics of Canada's road infrastructure are constantly changing and improving, whether it be in terms of new road and bridge construction or upgrading. The highway system length and road surface, the number of bridges and new capital expenditures on the highway system are some aspects of this infrastructure that we wish to examine here. These data are based on information found in the Transportation Association of Canada's (TAC) publications **Canada's Roadway Infrastructure: Selected Facts and Figures, 1990, Highways in Canada, 1991 Report and Transportation in Canada, 1992 Report**¹ and in the Statistics Canada publication **Construction in Canada 1990-1992**.²

Statistical Highlights

- In 1991, road length, as measured in two-lane equivalent kilometres, was 888 898 kilometres.
- The amount of paved roads in 1991 was 33.5 %.
- Gravel roads comprised the largest road surface type in 1991 at 50.3 %.
- The number of bridges in Canada totalled 48,432 in 1990.
- New capital expenditures by the three levels of government increased by 6.5 % for road and 77.0 % for bridges between 1989 and 1990.

Data Limitations

Please note the following data limitations :

1. Since some data were not reported, information from earlier years had to be repeated. Manitoba and the Northwest Territories in both 1990 and 1991 and Newfoundland and Quebec in 1991 did not provide any data relating to road length which fell under municipal jurisdiction. New Brunswick, Nova Scotia and the Yukon did not supply any data as to road length either provincially or municipally in 1991. The substitutions are noted in the footnotes to table 7.2.1.

¹ This information was provided to TAC by the provinces, territories and the federal government. We wish to thank TAC for allowing us to reproduce these data and, in particular, Mr. Ralph Campbell for his assistance.

² Catalogue 64-201 Annual.

Chapitre 7.2

SYSTÈME ROUTIER DU CANADA,
1990 ET 1991

Rochelle Handelman

Introduction

L'infrastructure routière du Canada est en constante évolution, qu'il s'agisse de nouvelles routes, de nouveaux ponts ou d'améliorations. Nous examinons ici certains des aspects de cette infrastructure, entre autres la longueur du réseau routier et les types de surface, le nombre de ponts et les nouvelles dépenses au titre du réseau routier. Ces données se fondent sur les renseignements fournis dans les publications de l'Association des transports du Canada (ATC) intitulées **L'Infrastructure routière du Canada: quelques faits et chiffres, 1990, Les Routes au Canada: rapport de 1991** et **Les Transports au Canada: rapport de 1992**¹ et dans la publication de Statistique Canada intitulée **La Construction au Canada, 1990-1992**.²

Statistiques principales

- En 1991, la longueur du réseau routier, mesurée en kilomètres d'équivalent-deux voies, atteignait 888 898 kilomètres.
- Les routes pavées représentaient 33,5 % en 1991.
- En 1991, 50,3 % du réseau routier était constitué de routes gravillonnées.
- Le nombre de ponts au Canada était établi à 48,432 en 1990.
- Les nouvelles dépenses en capital engagées par les trois niveaux de gouvernement ont augmenté de 6,5 % au titre des routes et de 77,0 % au titre des ponts entre 1989 et 1990.

Limites des données

Veillez prendre note des limites suivantes:

1. Comme certaines données n'ont pas été fournies, nous avons dû utiliser des données antérieures. Le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (pour 1990 et 1991) et Terre-Neuve et le Québec (pour 1991) n'ont pas fourni de données sur la longueur des routes de compétence municipale. En 1991, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et le Yukon n'ont fourni aucune donnée concernant la longueur des routes de compétence provinciale ou municipale. Les données imputées sont indiquées dans les notes qui se trouvent au bas du tableau 7.2.1.

¹ Ces renseignements ont été fournis à l'ATC par les provinces, les territoires et l'administration fédérale. Nous remercions l'ATC de nous avoir permis de diffuser les données et, plus particulièrement, M. Ralph Campbell de sa collaboration.

² Publication annuelle n° 64-201 au catalogue.

2. Each political jurisdiction has a different interpretation of what constitutes a road and reports its road inventory differently. These definitions and reporting methods also change through time. Readers are invited to contact the author for details.
3. An examination of the data on road length in two-lane equivalent kilometres between 1990 and 1991 reveals that for some jurisdictions, the same figures have been reported. The federal component of road ownership remained exactly the same length between 1990 and 1991 as did those roads under Newfoundland and Prince Edward Island municipal jurisdictions. It is possible that there may not have been any change in road length between consecutive years for some jurisdictions. A longer time series would reveal more of a trend as to the true nature of growth in the road network system in Canada. This type of analysis is beyond the scope of this chapter.
4. In **Highways in Canada, 1991 Report**, there are two new categories of road surface type beginning in 1990. The federal government under the Department of Indian and Northern Affairs (DIANA) has included a category of earth roads. It does appear though that this category of earth roads was probably part of the gravel-road designation in 1989. The Northwest Territories also has given totals for other kinds of roads such as winter roads and ice crossings starting in 1990.
5. The provinces and territories furnish TAC with provincial, territorial and municipal data.
6. In 1990, Prince Edward Island, New Brunswick, Manitoba, British Columbia and the Northwest Territories did not provide a count of the number of bridges classified under municipal jurisdiction. There also exists a difference in bridge definition among jurisdictions. For example, bridge designations range from Manitoba's definition of a bridge as *any structure that has structural members within it and is not a corrugated metal pipe* to the National Capital Commission's definition of *any engineered river crossings, viaducts or grade separated structures having spans greater than six metres*³.
2. La définition d'une route et la déclaration du réseau routier diffèrent selon la compétence. Les définitions et les méthodes de déclaration diffèrent également avec le temps. Nous invitons les lecteurs à communiquer avec l'auteur pour obtenir plus de détails.
3. Lorsque l'on examine les données sur la longueur des routes exprimée en kilomètres d'équivalent-deux voies entre 1990 et 1991, on constate que dans certaines administrations, ce sont les mêmes données qui ont été déclarées. La longueur des routes de compétence fédérale est demeurée exactement la même, de même que celle de compétence municipale à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. Il est possible que la longueur des routes n'ait pas changé pendant deux années consécutives dans certaines administrations. L'examen de l'expansion du réseau routier au Canada sur une plus longue période permettrait davantage d'établir des tendances. Ce type d'analyse déborde le cadre du présent chapitre.
4. Dans la publication **Les Routes au Canada: rapport de 1991**, il existe deux nouvelles catégories quant au type de surface (pour les données de 1990). Le ministère fédéral des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINIC) a ajouté la catégorie des routes de terre. Cette dernière entrerait probablement sous la catégorie des routes gravillonnées en 1989. Les Territoires du Nord-Ouest ont également fourni des données pour d'autres types de routes comme les chemins d'hiver et les traverses de glace pour les données de 1990.
5. Les provinces et les territoires fournissent à l'ATC des données municipales, provinciales et territoriales.
6. En 1990, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest n'ont pas fourni le nombre de ponts qui sont de compétence municipale. Par ailleurs, la définition d'un pont diffère selon l'administration. Ainsi, au Manitoba, un pont est défini comme étant *tout ouvrage comportant des éléments structuraux, autre qu'une conduite de métal ondulé*. La Commission de la capitale nationale définit un pont comme étant *tout ouvrage artificiel franchissant une voie d'eau, viaduc ou ouvrage d'étagement d'une portée supérieure à six mètres*³.

Jurisdictional Control

In 1991, 67.3 % of the country's roads were under the control of municipalities (figures 7.2.1 and 7.2.2). The provinces and territories had authority over 31.0 % of the roads while the federal government owned and maintained 1.7 % of the road network. Provincially-owned roads had the highest proportion paved at 52.2 %; 25.2 % of municipal roads were paved; only 19.0 % of federally-regulated roads were paved.

On a provincial/territorial level, Ontario municipalities have control of 85.4 % of that province's road network. Quebec municipalities have jurisdiction over 49.1 % of Quebec's roads. In the Prairies, a large proportion of the road network is controlled by municipalities (75.9 % in Manitoba, 77.6 % in Alberta and 86.5 % in Saskatchewan). For the Atlantic region and British Columbia, the provincial government control of the road system ranged from 67.1 % in British Columbia to 93.5 % in Prince Edward Island.

³ *Highways in Canada, 1991 Report, pgs. 30-31.*

Compétence

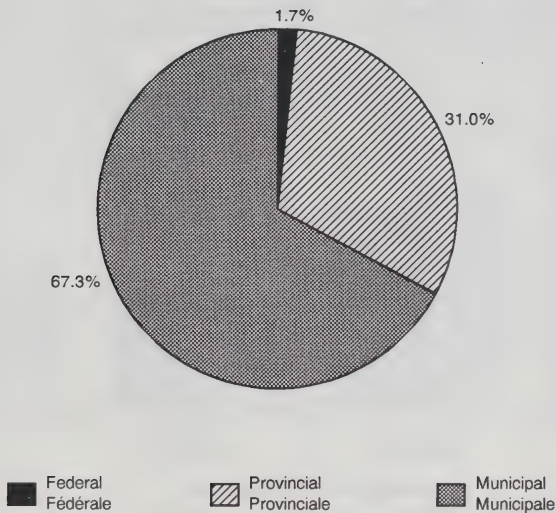
In 1991, 67,3 % du réseau routier était de compétence municipale (figures 7.2.1 et 7.2.2). Les administrations provinciales et territoriales contrôlaient plus de 31,0 % des routes, tandis que l'administration fédérale contrôlait et maintenait 1,7 % du réseau routier. Les routes de compétence provinciale étaient pavées à 52,2 %, celles de compétence municipale, à 25,2 % et celles de compétence fédérale, à 19,0 % seulement.

À l'échelle provinciale ou territoriale, les municipalités de l'Ontario contrôlent 85,4 % du réseau routier de cette province. Les municipalités du Québec, pour leur part, contrôlent plus de 49,1 % du réseau provincial. Dans les Prairies, une part importante du réseau routier relève des municipalités (75,9 % au Manitoba, 77,6 % en Alberta et 86,5 % en Saskatchewan). Dans la région de l'Atlantique et en Colombie-Britannique, le contrôle provincial du réseau routier varie entre 67,1 % en Colombie-Britannique et 93,5 % à l'Île-du-Prince-Édouard.

³ *Les Routes au Canada: rapport de 1991, pp. 30-31*

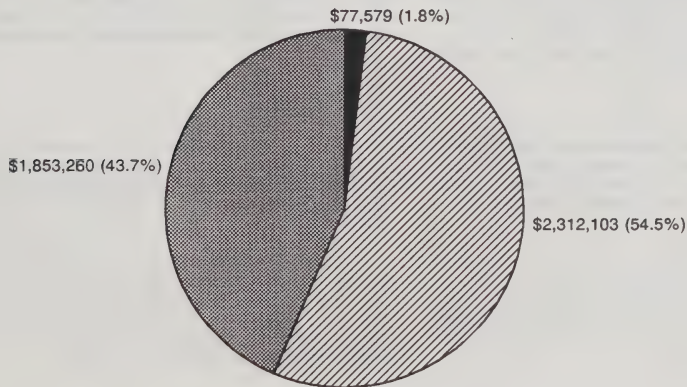
Figure 7.2.1
Jurisdictional Control of Road Network, 1991

Figure 7.2.1
Réseau routier, selon la compétence, 1991



Total New Construction on Roads in \$'000, 1990

Total des nouvelles dépenses au titre de la construction de routes en \$'000, 1990



Note: New expenditures on highways, roads and streets

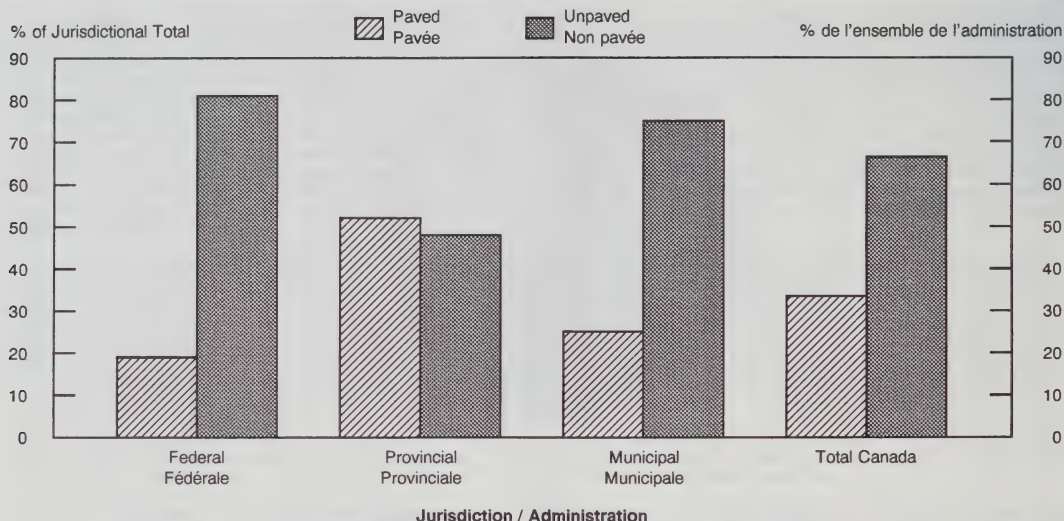
Note: Nouvelles dépenses au titre des grandes routes, des routes et des rues

Figure 7.2.2

Breakdown of Road System by Paved versus Unpaved, 1991

Figure 7.2.2

Répartition du réseau routier, selon les routes pavées et non pavées, 1991



Length

There were 888 898 two-lane equivalent kilometres of highways in Canada in 1991 (table 7.2.1). Saskatchewan, Alberta and Ontario account for about 60.0% of the road length in Canada, having figures of 21.8 %, 19.5 % and 18.8 % respectively. The provinces of Quebec and British Columbia which are considered relatively populous account for only 13.4 % and 7.0 % respectively of the road network. In the case of these latter two provinces, the geographic pattern of population centres there explains why these percentages are not as high as one would have thought.

Surface Type

Figure 7.2.3 presents a breakdown of the percentage of different types of road surfaces. The freeway system in Canada represents only about 2.0 % of the total road surface. Nova Scotia had the highest proportion of roads as freeways with a value of 6.0 %.

Nationally, gravel roads represent the largest type of road surface at 50.3 % (446 779 kilometres) of the total in 1991. A majority of gravel roads are found in the Prairies (34.1 %). Approximately half of the 33.5 % of the paved roads (comprised of freeway-type, paved urban and paved rural roads) in Canada are found in Ontario and Quebec.

Longueur du réseau routier

En 1991, le Canada comptait 888 898 kilomètres de routes, en kilomètres d'équivalent-deux voies (tableau 7.2.1). La Saskatchewan, l'Alberta et l'Ontario représentaient environ 60,0 % de cette longueur avec 21,8 %, 19,5 % et 18,8 % respectivement. Le Québec et la Colombie-Britannique, que l'on considère comme étant des provinces assez peuplées, ne représentaient que 13,4 % et 7,0 % du réseau routier. Dans le cas de ces deux provinces, la répartition géographique des agglomérations explique la faiblesse des pourcentages observés.

Types de surface

La figure 7.2.3 présente une répartition, en pourcentage, des différents types de surface. Le système d'autoroutes au Canada ne représente qu'environ 2,0 % de l'ensemble du réseau routier. La Nouvelle-Écosse comporte le plus grand réseau d'autoroutes avec 6,0 %.

En 1991, à l'échelle nationale, les routes gravillonnées représentaient le plus important type de surface avec 50,3 % (446 779 kilomètres) de l'ensemble du réseau. La majorité des routes gravillonnées se trouvent dans les Prairies (34,1 %). Près de la moitié du 33,5 % de routes pavées (autoroutes, routes urbaines pavées et routes rurales pavées) au Canada se trouvent en Ontario et au Québec.

Table 7.2.1
Highway System Length in Two-Lane Equivalent Kilometres, 1990/91

| Roads Under Federal Jurisdiction | Parks/Parcs Canada | DIANA MAINC | | | | |
|---|--|--------------------|---|---|--|----------------|
| Two-Lane Km | | | | | | |
| Freeway | 54 | — | | | | |
| Paved (urban) | 62 | 545 | | | | |
| Paved (rural) | 1 407 | — | | | | |
| Surface Treated | 260 | 157 | | | | |
| Gravel | 731 | 7 675 | | | | |
| Earth | — | 1 479 | | | | |
| Other | — | — | | | | |
| Subtotal | 2 514 | 9 856 | | | | |
| Roads Under Provincial/ Territorial Jurisdiction | Nfld. T.-N. | P.E.I. Î.-P.-É. | N.S. ³ N.-É. ³ | N.B. ³ N.-B. ³ | Que. Qué. | Ont. |
| Two-Lane Km | | | | | | |
| Freeway | 90 | — | 1 550 | 220 | 4 655 | 3 764 |
| Paved (urban & rural) | 6 266 | 3 790 | 11 804 | 4 400 | 36 168 | 16 429 |
| Surface Treated | — | — | — | 8 500 | 1 463 | 3 283 |
| Gravel | 2 053 | 226 | 10 104 | 4 850 | 18 435 | 998 |
| Earth | — | 597 | — | — | — | — |
| Other | — | — | — | — | — | — |
| Subtotal | 8 409 | 4 613 | 23 458 | 17 970 | 60 721 | 24 474 |
| Roads Under Municipal Jurisdiction | Nfld. ³ T.-N. ³ | P.E.I. Î.-P.-É. | N.S. ³ N.-É. ³ | N.B. ³ N.-B. ³ | Que. ³ Qué. ³ | Ont. |
| Two-Lane Km | | | | | | |
| Freeway | — | — | — | — | — | 111 |
| Paved (urban) | 610 | 227 | 1 085 | 525 | 40 000 | 27 323 |
| Paved (rural) | 2 321 | 95 | 1 085 | 1 225 | — | 24 668 |
| Surface Treated | — | — | — | 800 | 8 600 | 25 338 |
| Gravel | 950 | — | 151 | 150 | 10 000 | 62 179 |
| Earth | — | — | — | — | — | 3 407 |
| Other | — | — | — | — | — | — |
| Subtotal | 3 881 | 322 | 2 321 | 2 700 | 58 600 | 143 026 |
| Total | 12 290 | 4 935 | 25 779 | 20 670 | 119 321 | 167 500 |

¹ Includes winter roads and ice crossings.

² Municipal data for Manitoba and Northwest Territories taken from 1988/89 data.

³ Data repeated from 1989/90 database.

DIANA - Department of Indian and Northern Affairs.

NCC - National Capital Commission.

PWC - Public Works Canada.

Tableau 7.2.1

Longueur du réseau routier (en kilomètres d'équivalent-deux voies), 1990-1991

| PWC TPC | NCC CCN | | | | | Total | Routes fédérales |
|-------------------|------------|---------------|---------------|--|---|---------|---|
| Deux voies km | | | | | | | |
| 54 | | | 28 | | | 136 | Autoroutes |
| - | | | 45 | | | 652 | Routes urbaines pavées |
| 556 | | | 50 | | | 2 013 | Routes rurales pavées |
| 1 488 | | | - | | | 1 905 | Routes revêtues d'un enduit superficiel |
| 145 | | | 7 | | | 8 558 | Routes gravillonnées |
| - | | | - | | | 1 479 | Routes de terre |
| - | | | - | | | - | Autres routes |
| 2 243 | | | 130 | | | 14 743 | Total partiel |
| Man. | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon ³ Yukon ³ | N.W.T. ¹ T.N.-O. ¹ | Total | Routes provinciales/territoriales |
| Deux voies km | | | | | | | |
| - | 48 | 2 515 | 1 226 | - | - | 14 068 | Autoroutes |
| 7 606 | 10 476 | 13 343 | 18 820 | 280 | 285 | 129 667 | Routes urbaines et rurales pavées |
| 4 529 | 9 742 | 789 | 2 793 | 1 520 | 290 | 32 909 | Routes revêtues d'un enduit superficiel |
| 8 330 | 5 998 | 21 120 | 17 528 | 3 160 | 1 635 | 94 437 | Routes gravillonnées |
| - | - | 1 117 | 1 318 | - | - | 3 032 | Routes de terre |
| - | - | - | - | - | 1 338 | 1 338 | Autres routes |
| 20 465 | 26 264 | 38 884 | 41 685 | 4 960 | 3 548 | 275 451 | Total partiel |
| Man. ² | Sask. | Alta. Alb. | B.C. C.-B. | Yukon ³ Yukon ³ | N.W.T. ² T.N.-O. ² | Total | Routes municipales |
| Deux voies km | | | | | | | |
| - | 26 | 1 175 | - | - | - | 1 312 | Autoroutes |
| 2 709 | 7 620 | 12 529 | 4 308 | 94 | 55 | 97 085 | Routes urbaines pavées |
| 516 | 153 | 9 051 | 13 364 | - | - | 52 478 | Routes rurales pavées |
| - | 1 700 | 8 544 | 118 | 47 | - | 45 147 | Routes revêtues d'un enduit superficiel |
| 61 275 | 115 060 | 91 000 | 2 582 | 137 | 300 | 343 784 | Routes gravillonnées |
| - | 43 100 | 12 290 | 101 | - | - | 58 898 | Routes de terre |
| - | - | - | - | - | - | - | Autres routes |
| 64 500 | 167 659 | 134 589 | 20 473 | 278 | 355 | 598 704 | Total partiel |
| 84 965 | 193 923 | 173 473 | 62 158 | 5 238 | 3 903 | 888 898 | Total |

¹ Comprend les chemins d'hiver and les traverses de glace.² Les données municipales pour Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest sont tirées des données de 1988-1989.³ Les données sont tirées de la base de données de 1989-1990.

MAINC - Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

CCN - Commission de la capitale nationale.

TPC - Travaux publics Canada.

Figure 7.2.3

Surface Type, 1991

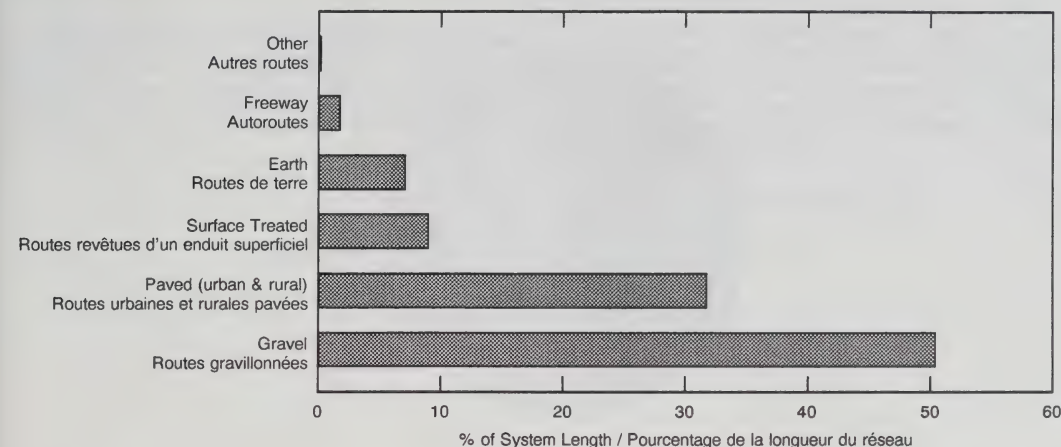


Figure 7.2.3

Type de surface, 1991

Within provinces or territories, certain road surfaces dominate. In New Brunswick, 45.0 % of its highway system has been surface-treated. No other province or territory has such a high level of surface treatment. For most other provinces, gravel is the material that has been used on unpaved roads. In Saskatchewan, 22.2 % of its highways were comprised of earth.

Bridge Structures

The total number of bridge structures in 1990 was 48,432 (figure 7.2.4). The provinces and territories are responsible for 53.5 % of the bridges, municipalities have control over 45.1 % while the federal government owns and maintains 1.4 % of Canada's bridges.

New Capital Expenditures

In 1990, 94.5 % of new capital expenditures on roads and bridges came from government sources; 95.3 % for roads and 88.8 % for bridges. Data presented here will therefore focus on government capital expenditures. A growth of 12.0 % in new capital expenditures on road and bridge improvements was registered between 1989 and 1990.

The provinces spent proportionately more dollars (54.5 % of the total or \$2.3 billion) than the other two government levels on road improvement. This is to be expected as the provinces have jurisdiction over more developed roads whose costs are higher⁴. The municipalities gave 43.7 % (or \$1.9 billion) for road improvement. The federal government contributed 1.8% (or \$77.6 million), about the same proportion as the percentage it owns (figure 7.2.1).

⁴ The federal government does provide funding for capital expenditures to the provinces through transfer payments.

Dans les provinces ou territoires, certains types de surface prédominent. Au Nouveau-Brunswick, 45,0 % du réseau routier a été revêtu d'un enduit superficiel. Aucune autre province ne présente un pourcentage aussi élevé. Dans la plupart des autres provinces, le gravier était l'enduit le plus souvent utilisé sur les routes non pavées. En Saskatchewan, 22,2 % des routes étaient des routes de terre.

Ponts

En 1990, le nombre total de ponts était établi à 48,432 (figure 7.2.4.). Les provinces et les territoires sont responsables de 53,5 % des ponts, les municipalités, de plus de 45,1 %, et l'administration fédérale, de 1,4 % des ponts au Canada.

Nouvelles dépenses en capital

En 1990, 94,5 % des nouvelles dépenses en capital au titre des routes et des ponts provenaient de l'État, soit 95,3 % pour les routes et 88,8 % pour les ponts. Les données présentées ici portent donc sur les dépenses en capital publiques. Entre 1989 et 1990, on a enregistré une hausse de 12,0 % des nouvelles dépenses en capital au titre de l'amélioration des routes et des ponts.

Les administrations provinciales ont consacré plus d'argent à l'amélioration des routes (54,5 % des dépenses totales ou \$2,3 milliards) que les deux autres niveaux d'administration. Cela n'a rien de surprenant car les provinces contrôlent plus de routes aménagées dont les coûts sont plus élevés⁴. Les municipalités ont consacré 43,7 % des dépenses (ou \$1,9 milliard) à l'amélioration des routes. La part de l'administration fédérale s'est élevée à 1,8 % (ou \$77,6 millions), soit à peu près le même pourcentage que celui des routes dont l'administration est responsable (figure 7.2.1).

⁴ À cette fin, l'administration fédérale fournit des fonds aux provinces sous forme de paiements de transfert.

Figure 7.2.4

Bridge Structure by Jurisdiction, 1990

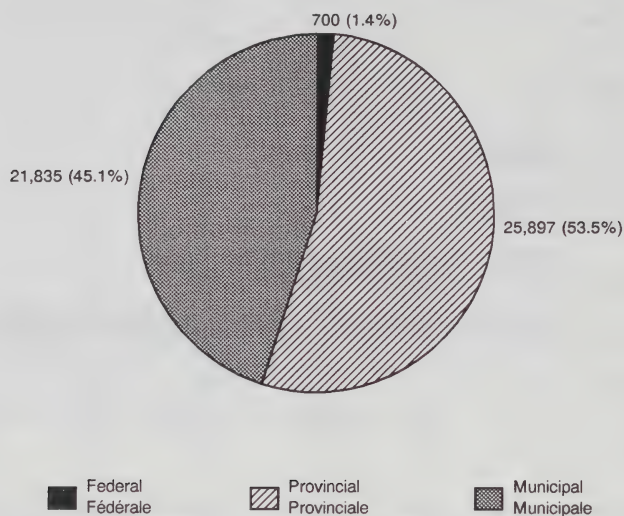
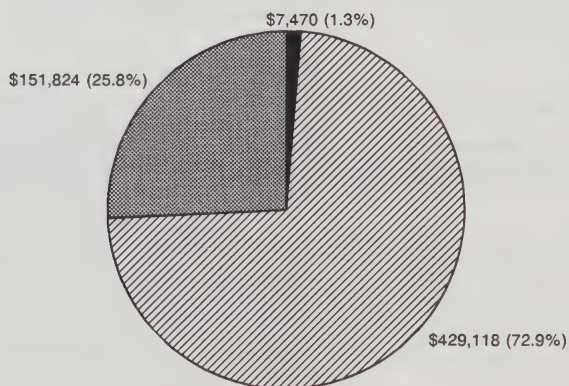


Figure 7.2.4

Répartition des ponts, selon l'administration, 1990

Total New Construction on Bridges in \$'000, 1990

Total des nouvelles dépenses au titre des ponts en \$'000, 1990



Note: New expenditures on bridges, trestles, culverts, overpasses and viaducts

Note: Nouvelles dépenses au titre des ponts, chevalets, ponceaux, voies supérieures et viaducs

Bridge improvement showed a similar pattern. Of government new capital expenditures in 1990, 72.9 % (\$429.1 million) were provincial, 25.8 % (\$151.8 million) were municipal and 1.3 % (\$7.5 million) were federal (figure 7.2.4).

The overall growth in government expenditure on new road construction was 6.5% from 1989 to 1990. New capital expenditure on bridges was quite strong for all levels of government between 1989 and 1990 (a 77.0 % increase). Note that new capital expenditure on bridges represents only a small portion (12.0 %) of what is spent on road and bridge improvement combined.

Quant aux dépenses au titre de l'amélioration des ponts, on remarque des tendances semblables. Parmi les nouvelles dépenses en capital publiques engagées en 1990, 72,9 % (\$429,1 millions) venaient des administrations provinciales, 25,8 % (\$151,8 millions) venaient des administrations municipales et 1,3 % (\$7,5 millions) venaient de l'administration fédérale (figure 7.2.4).

De 1989 à 1990, les nouvelles dépenses publiques au titre de la construction de routes ont progressé de 6,5 %. Les nouvelles dépenses en capital au titre des ponts ont été assez élevées à tous les niveaux de gouvernement entre 1989 et 1990 (une augmentation de 77,0 %). À noter que les nouvelles dépenses en capital au titre des ponts ne représentent que la moindre part (12,0 %) des dépenses consacrées à l'amélioration des routes et des ponts.

Chapter 8

Methods and Data Quality

8.1 Introduction

This section of the publication provides detailed descriptions of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request. (Telephone : 613-951-2486, Fax 613-951-0579).

8.2 Annual Motor Carriers of Freight, Financial and Operating Statistics Survey (Chapters 2 and 6)

A. Survey Objective

The principal objective of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross Domestic Product and the Gross National Product.

B. Target population and surveyed population

The target population is all Canadian-domiciled trucking establishments with annual operating revenues of at least \$25,000. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment.

Beginning with the 1990 reference year, the Motor Carriers of Freight and Household Goods Moving surveys underwent a major re-design and are now referred to as the **Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey**. The re-design combined the two surveys and established new criteria (approximate size of each group given in parentheses):

- **Level I** – carriers earning annual gross operating revenues of \$5 million and over (census - 350);
- **Level II** – carriers earning annual gross operating revenues of \$1 million and less than \$5 million (census - 1,200);
- **Level III** – carriers earning annual gross operating revenues of \$25,000 and less than \$1 million (sample - 4,500).
- **Level IV** – private carriers* with transportation expenses greater than \$1 million (census - 700).

* data for private carriers will be provided separately from Levels I, II and III results

Chapitre 8

Méthodes et qualité des données

8.1 Introduction

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les utilisateurs qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements en communiquant avec la Division des transports. (Téléphone: 613-951-2486, Télécopieur: 613-951-0579)

8.2 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – (Chapitres 2 et 6)

A. Objectif de l'enquête

Le principal objectif de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit national brut et le produit intérieur brut.

B. Population cible et population observée

La population cible consiste de tout établissement de camionnage pour compte d'autrui canadien ayant des recettes brutes annuelles d'au moins \$25,000. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'entreprise de camionnage pour compte d'autrui domiciliée au Canada.

À partir de l'année référence 1990, les enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement font partie de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises (l'EATRM)**, le résultat d'un projet majeur de redéveloppement qui a combiné les deux enquêtes ci-haut. On a maintenant les catégories suivantes (taille approximative de chaque groupe en parenthèses):

- **niveau I** – transporteurs ayant des recettes annuelles d'exploitation de \$5 millions et plus (recensement - 350);
- **niveau II** – transporteurs ayant des recettes annuelles d'exploitation se situant entre \$1 million et \$5 millions (recensement - 1,200);
- **niveau III** – transporteurs ayant des recettes annuelles d'exploitation se situant entre \$25,000 et \$1 million (recensement - 350);
- **niveau IV** – transporteurs pour compte propre* ayant des dépenses annuelles d'exploitation supérieures à \$1 million (recensement - 700).

* les données pour les transporteurs pour compte propre seront présentées séparément de celles pour les niveaux I, II et III

These carriers are identified from Statistics Canada's new Business Register using the Standard Industrial Classification (SIC) code. Trucking establishments are SIC coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the Standard Industrial Classification manual, 1980 (catalogue 12-501) published by Statistics Canada.

i) Exclusions

- courier and messenger services;
- carriers with revenues less than \$25,000.

C. Sample design (AMCF Level III)

Although the revenue accruing to Level III companies is small in relation to the total, the number of operations is large and volatile. This segment of carriers is a mixture of owner operators who contract their services to for-hire or private companies, as well as small for-hire operations.

Carriers are sampled from an administrative file containing data on taxfilers grouped by SIC. Table 8.1 shows the sample size and expected population size for this group of carriers.

Financial data for these carriers are obtained from the administrative source. Operational data are collected via Computer Assisted Telephone Interview (CATI). Sample data are then weighted to represent the population as described in Table 8.1.

D. Data processing

Level I and II data are collected by mail. Questionnaires are mailed to all carriers in these two groups. These are followed up by telephone interviews and, in some cases, personal visits. Level I respondents complete a longer form than Level II carriers, who are not required to provide as much detail as the larger carriers.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries (CTI). Les entreprises de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la Classification type des industries, 1980 (n° 12-501 au catalogue), publiée par Statistique Canada.

i) Exclusions

- les services de messagerie;
- les transporteurs qui ont touché des recettes moins de \$25,000.

C. Plan de sondage (l'EATRM, niveau III)

Bien que les recettes générées par les entreprises de niveau III soient modestes par rapport aux recettes totales, le nombre d'entreprises est vaste et irrégulier. Cet échantillon se compose de chauffeurs contractants qui louent leurs services à des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre, et de petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Les transporteurs sont sélectionnés à partir de dossiers administratifs qui contiennent des données d'impôt sur les entreprises regroupées selon la CTI. Le tableau 8.1 fournit la taille de l'échantillon et le nombre prévu d'entreprises dans ce groupe de transporteurs.

Les données financières des transporteurs ont été obtenues des dossiers administratifs. Les données d'exploitation ont été colligées à l'aide du système d'entrevue téléphonique assisté par ordinateur (SETAO). Les données échantillonnées ont été pondérées afin de représenter la population (voir tableau 8.1).

D. Traitement de données

La collecte de données se fait par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux établissements de camionnage dans niveau I et niveau II. Il y a des suivis téléphoniques, et dans certain cas, des interviews personnelles. Les transporteurs au niveau II complètent des questionnaires plus courts que ceux au niveau I, étant donné que les plus petites entreprises ne peuvent pas fournir autant de données que les plus grandes.

Table 8.1

Expected Population Sizes and Sample Sizes by Province of Domicile, Annual Motor Carriers of Freight Survey

Tableau 8.1

Tailles prévues de la population et de l'échantillon, par province de domicile, Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

| Province of Domicile | Estimated Number of Carriers in Survey Frame | Number of Carriers Selected |
|---|---|--------------------------------------|
| Province de domicile | Nombre estimatif de transporteurs dans la base de sondage | Nombre de transporteurs sélectionnés |
| Newfoundland - Terre-Neuve | 624 | 137 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard | 203 | 108 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 1,180 | 246 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 1,970 | 258 |
| Quebec - Québec | 9,089 | 667 |
| Ontario | 13,081 | 707 |
| Manitoba | 1,737 | 289 |
| Saskatchewan | 1,719 | 235 |
| Alberta | 6,687 | 549 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 6,865 | 506 |
| Yukon | 53 | 41 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 45 | 36 |
| Canada | 43,253 | 3,779 |

Once completed, the questionnaires are returned to the Transportation Division for data capture. After the data capture process, the questionnaires are submitted through an automated edit program which performs consistency checks and ratio edits. Each questionnaire having any inconsistencies or missing data is examined for subsequent action and sometimes the carrier is contacted for clarification or completion.

It is important to note that although the reporting unit is the **establishment**, some respondents submit **consolidated reports** covering the activity of more than one establishment. These are processed as a unit.

Whenever it is not possible to obtain missing information, imputations are made. For the Level I carriers the imputation process is done manually. The imputation strategy for the Level II and III carriers is automated.

Once all edits and imputations are completed, the data for the Level I and II carriers and the weighted data for the Level III carriers are compiled and tables are produced and analyzed.

8.3 Quarterly Motor Carrier Freight Survey – (Chapter 3)

A. Survey objective

The objective of the survey is to produce provincial and territorial estimates of selected variables on a quarterly basis. These estimates are normally available 14-16 weeks after the reference period. Estimates for large carriers (those carriers earning \$25 million or more annually) are normally available 8-10 weeks after the reference period.

B. Target population and surveyed population

The target population is all for-hire motor carriers of freight with annual gross operating revenues of \$1 million and over. (Users should note that the coverage of the 1988 and 1989 quarterly surveys represented carriers with annual gross operating revenues of \$250,000 and over.)

C. Sample Design

A sample of carriers is selected from the Annual Motor Carriers of Freight Survey universe (Levels I and II) and surveyed each quarter.

The sampling frame for the 1991 Quarterly Motor Carrier of Freight Survey consists of those carriers that responded to the 1989 Annual Motor Carriers of Freight Survey. The carriers sampled are determined annually and remain unchanged throughout the year.

The Quarterly Motor Carriers of Freight Survey employs a "stratified random sample". This implies that carriers within the scope of the survey are grouped based on the similarity of certain characteristics into strata. A sample of carriers is then selected from each stratum. A stratified random sample yields improved precision as compared to a sample of the same size selected from a population at large.

A stratum contains all carriers domiciled in a given province or territory, having operating revenues within defined limits.

Dès qu'ils soient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis font l'objet d'une première vérification manuelle. Les données étant saisies, on les soumet à des vérifications automatisées qui touchent à la cohérence des données et les ratios sélectionnés. Les déclarations incohérentes ou non remplies sont retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante est l'**établissement**, certains répondants exploitaient deux établissements ou plus et ne peuvent remettre des renseignements distincts pour chacune de leurs établissements. Dans ces cas, les répondants remettent des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'un établissement. Ces rapports sont traités comme une seule unité.

Lorsqu'il devient impossible d'obtenir les données manquantes, il faut les imputer. Par la suite, on procède à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données pour les transporteurs niveaux I et II, et les données pondérées pour les transporteurs niveau III sont totalisées et analysées.

8.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises – (Chapitre 3)

A. Objectif de l'enquête

L'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (l'ETTRM) vise à produire chaque trimestre des estimations provinciales et territoriales de certaines variables. Ces estimations sont diffusées généralement entre 14 et 16 semaines après la période de référence. Les estimations pour les transporteurs importants (ceux qui génèrent des recettes annuelles de \$25 millions et plus) sont disponible entre 8 et 10 semaines après la période de référence.

B. Population cible et population observée

L'enquête doit porter sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles d'exploitation brutes sont d'au moins \$1 million. (À noter que les enquêtes trimestrielles de 1988 et de 1989 portaient sur les transporteurs pour compte d'autrui qui avaient généré des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$250,000 et plus.)

C. Plan de sondage

Un échantillon de l'univers des transporteurs routiers de marchandises (l'ETATRM, niveaux I et II) est enquêté chaque trimestre.

La base de sondage de l'enquête trimestrielle de 1991 sur les transporteurs routiers comprend les entrepreneurs qui ont répondu à l'enquête annuelle de 1989 auprès des transporteurs routiers. On détermine une fois par année les transporteurs qui feront partie de l'échantillon et ceux-ci demeurent les mêmes tout au long de l'année.

L'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises utilise un "échantillon aléatoire stratifié". Ainsi, les transporteurs visés par l'enquête sont groupés en strates selon les caractéristiques qu'ils partagent. Un échantillon de transporteurs est ensuite choisi au sein de chaque strate. Le recours à l'échantillon aléatoire stratifié permet d'obtenir des données plus précises comparativement à un échantillon de même taille choisi au sein de l'ensemble d'une population.

Une strate regroupe tous les transporteurs qui sont domiciliés dans une province ou un territoire donné et qui enregistrent des recettes d'exploitation se situant à l'intérieur d'une fourchette définie.

The strata containing all large carriers are surveyed using a 100% sample every quarter. These are referred to as "take-all" strata, while the strata containing medium and small carriers are referred to as the "take-some" strata. The sample size for a "take some" stratum varies according to the number of carriers and the variability in terms of operating revenues within the stratum.

The sample for 1991 consisted of 449 carriers representing 1,438 carriers in all.

D. Data Processing

For each quarter, the data are collected by telephone interviews. Once collected, the survey data are captured and edited. Inconsistent or questionable data are referred back to the carrier for clarification or revision. The data are edited to identify any items that have been erroneously transcribed. Missing survey data are usually imputed from historical data.

E. Estimation

Since only a sample of carriers are contacted each quarter, the individual responses are weighted and summed to the needed level of aggregation to represent the whole industry within the scope of the survey. For example, if 2 out of 10 carriers in a particular stratum are selected to be in the sample, these carriers' data are multiplied by 5 to represent the stratum. Then the weighted data from all the sampled carriers in a province would be summed to obtain the provincial estimates.

8.4 For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey (Chapters 4 and 5)

A. Survey Objective

The objective of the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. This survey complements the results of the Annual Motor Carriers of Freight Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

B. Target population and surveyed population

The **survey universe** consists of all shipments transported by Canadian-domiciled for-hire trucking firms which earned \$1 million or more annually from **intercity** trucking. [In 1987, the survey expanded to include the international shipments of Canadian-domiciled companies.] This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

The carriers surveyed in 1991 were identified from a list of the carriers which reported to the 1989 Motor Carriers of Freight Survey with earnings of \$1 million or more from intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

Le type d'échantillonnage auquel une strate est soumise dépend du nombre de transporteurs inclus dans cette strate. Les strates à tirage complet comprennent tous les transporteurs importants dont l'ensemble est enquêté chaque trimestre alors que les strates à tirage partiel ne comprennent qu'un échantillon des transporteurs de moindre importance.

L'échantillon de 1991 comprend 449 transporteurs qui représentent un univers de 1,438 transporteurs.

D. Traitement des données

Les données sont rassemblées chaque trimestre à l'aide d'entrevues téléphoniques. Une fois recueillies, les données d'enquête sont saisies et vérifiées. Les données douteuses ou incohérentes sont retrasmises au transporteur pour clarification ou révision. Les données sont vérifiées afin de déterminer les erreurs de transcription. Les données d'enquête manquantes sont imputées de façon générale à partir des données historiques.

E. Estimation

Puisqu'on ne communique qu'avec un échantillon des transporteurs chaque trimestre, les diverses réponses sont pondérées et additionnées afin d'atteindre le niveau d'agrégation voulu pour donner une idée de la situation de l'ensemble du secteur visé par l'enquête. Ainsi, si 2 des 10 transporteurs d'une strate particulière sont choisis pour faire partie de l'échantillon, les données de ces transporteurs seront multipliées par 5 pour représenter l'ensemble de la strate. Puis, les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés au sein d'une province seront additionnées afin d'obtenir les estimations de cette province.

8.4 Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (Origine et Destination) – (Chapitres 4 et 5)

A. Objectif de l'enquête

L'objectif de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer le rendement de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des livraisons, et ainsi de suite.

B. Population cible et population observée

L'**univers de l'enquête** est constitué de toutes les livraisons faites par les entreprises de camionnage domiciliées au Canada pour compte d'autrui qui tirent chaque année \$1 million ou plus du **transport interurbain**. [En 1987, les livraisons internationales des compagnies domiciliées au Canada ont été ajoutées à l'enquête.] Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait les livraisons.

Les transporteurs visés en 1991 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises de 1989, des recettes de \$1 million ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

C. Sample design

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the two revenue classes (Class I – \$12 million and over, Class II – \$1 million to \$12 million). Beginning in 1989, the survey was conducted quarterly rather than annually. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected for every quarter. The Class II firms were divided into "take-all" and "take-some" carriers. "Take-all" carriers are companies that must be included in the sample every quarter because they represent a sector of the industry in which there are very few firms. "Take-some" carriers are in a sector (stratum) of the industry which is very well represented, and therefore, are usually only included in the sample one quarter of the year.

Once the carriers were chosen, a second stage of sampling, i.e., a systematic sample of shipments was carried out. The following information was collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the weight and the transportation revenue earned.

D. Data processing

Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the sample size for the 1990 survey are shown in Figure 8.2.

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey frame has changed often over the years. Each publication describes the frame used for the particular year. For example: in 1988, Class III carriers (those carriers with annual intercity revenues between \$100,000 and \$499,000) were dropped from the survey.

8.5 Sampling and Non-sampling Errors

The data obtained from the surveys described above are subject to error. In a census, only non-sampling errors may be observed. For sample surveys, one may observe sampling errors as well as non-sampling errors. These are defined below.

A. Sampling Errors

When a sample is selected from a population, one should not expect data produced from the sample to parallel those that would be obtained from a census of that population. Inevitably, the two results will differ to a certain degree; this follows from the fact that the sample was drawn at random.

C. Plan de sondage

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et, selon les recettes divisés en deux catégories (Catégorie I – au-delà de 12 millions de dollars, Catégorie II – entre 1 et 12 millions). Débutant en 1989, l'enquête est menée trimestriellement au lieu d'annuellement. À cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont inclus dans l'échantillon pour tous les trimestres. Les transporteurs de la catégorie II sont mis dans deux groupes: les transporteurs qui sont inclus dans l'échantillon pour tous les trimestres parce qu'ils représentent un secteur de l'industrie dans lequel il n'y a que quelques compagnies; et les transporteurs qui sont dans un secteur de l'industrie bien représenté et par conséquent ils sont habituellement inclus dans l'échantillon une fois par année.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage, c.-à-d., un échantillon systématique des livraisons a été sélectionné. On a recueilli pour chacune des livraisons sélectionnées l'origine et la destination de la livraison, une description de la marchandise (ou marchandises) transportée(s), le poids et les recettes du transport.

Les renseignements ont été tirés des documents de **livraison** ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre de livraisons faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs livraisons sur bande ou sur des documents de livraison, l'unité finale d'échantillonnage est la **livraison**.

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1990 sont indiquées à la figure 8.2.

Il faut faire attention lorsqu'on veut faire une analyse chronologique des données. Ceci est parce qu'il y a eu plusieurs modifications à la base de sondage au cours des années. Par exemple, en 1988 les transporteurs de catégorie III (ceux qui ont des recettes annuelles entre \$100,000 et \$499,999) n'ont pas été inclus dans le sondage. Chaque publication décrit la base de sondage utilisée pour l'année qu'elle adresse.

8.5 Les erreurs échantillonnales et non échantillonnales

Les données obtenues des enquêtes définies plus haut sont sujettes à erreurs. Dans le cas des recensements, seules des erreurs non échantillonnales sont observées. Pour les enquêtes par échantillon, en plus des erreurs non échantillonnales, on observe également des erreurs dues à l'échantillonnage. On définit ci-après chacune de ces erreurs.

A. Erreurs échantillonnales

Lorsqu'un échantillon est sélectionné d'une population, on ne peut s'attendre à une concordance parfaite entre les données de la population obtenues d'un recensement de celle-ci et les estimations fondées sur l'échantillon. Ces données différeront inévitablement, dans une certaine mesure, en raison du caractère aléatoire du choix de l'échantillon.

Table 8.2

For-Hire Trucking (Commodity Origin / Destination) Survey Frame and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled, 1990

Table 8.2

Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1990

| Quarter | Class | Number of carriers in survey frame | Carriers Selected | | Exclusions | | Carriers Sampled | |
|-----------|-----------|---|---------------------------|-------------|--|---|-----------------------------|-------------|
| | | | Entreprises sélectionnées | | Exclusions | | Entreprises échantillonnées | |
| | | | Number | Percentage | Number of sampled carriers inactive or out of business | Number of non-responses to the sample | Number | Percentage |
| Trimestre | Catégorie | Nombre d'entreprise dans la base de sondage | Nombre | Pourcentage | Nombre d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités | Nombre d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire | Nombre | Pourcentage |
| 1 | 1 | 126 | 126 | 100.0 | 6 | 3 | 117 | 92.9 |
| | 2 | 893 | 266 | 29.8 | 38 | 15 | 213 | 23.9 |
| 2 | 1 | 126 | 126 | 100.0 | 11 | 1 | 114 | 90.5 |
| | 2 | 893 | 262 | 29.3 | 34 | 16 | 212 | 23.7 |
| 3 | 1 | 126 | 125 | 99.2 | 14 | 3 | 108 | 85.7 |
| | 2 | 893 | 261 | 29.2 | 33 | 19 | 209 | 23.4 |
| 4 | 1 | 126 | 126 | 100.0 | 15 | 11 | 100 | 79.4 |
| | 2 | 893 | 263 | 29.5 | 35 | 36 | 192 | 21.5 |

The difference between the results of a sample survey and a census carried out under the same conditions is referred to as the sampling error of the estimate. Factors such as the sample size, the variability of the population characteristics under study, the sample design and methods of estimation affect sampling error. Even if we do not know the exact value of this error, it is possible to estimate, from the sample data, a statistical measure called *standard error*. This statistical measure reflects the expected variability in the measurement of a population characteristic, if one were to select several similar samples. A statistical measure which is often used to show the degree of variability of an estimate is the *coefficient of variation (CV)*. This is simply the standard error of an estimate, expressed as a percentage of the value of the estimate.

The three surveys described above (Annual and Quarterly Motor Carriers of Freight, For-hire Trucking - Commodity Origin/Destination) are all subject to sampling error, except for Levels I and II of the Annual Motor Carriers of Freight survey, for which data are collected on the whole population. Readers are invited to contact the Transportation Division of Statistics Canada for information on the CV associated with a given estimate.

B. Non-sampling Errors

Sampling error is only one component of the total survey error. Errors not arising from sampling may also contribute to this total error. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information, or does not answer certain questions (errors of response and non-response), when a unit in the target population is omitted or covered more than

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué dans les mêmes conditions est définie comme l'erreur échantillonnale de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels la taille de l'échantillon, la variabilité des caractéristiques d'intérêt dans la population, du plan de sondage et des méthodes d'estimation. Or, même si on ne connaît pas la valeur exacte de cette erreur, il est possible d'estimer une mesure statistique appelée *erreur type* à partir des données de l'échantillon. Cette mesure reflète la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même type étaient tirés. Une mesure souvent utilisée pour montrer le degré de variabilité d'échantillonnage d'une estimation est le *coefficient de variation (CV)*. Celui-ci est tout simplement le rapport, exprimé en pourcentage, de l'erreur type d'une estimation à la valeur de cette estimation.

Les trois enquêtes présentées ci-haut (les enquêtes annuelles et trimestrielles des transporteurs routiers de marchandises et l'enquête sur l'origine et la destination des marchandises) sont toutes sujettes à erreurs d'échantillonnage, sauf les niveaux I et II de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour lesquels on recueille des données pour l'ensemble de leur population. On peut obtenir une mesure du CV associée à une estimation particulière en communiquant avec la Division du Transport de Statistique Canada.

B. Erreurs non échantillonnables

L'erreur échantillonnale n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Des erreurs non dues à l'échantillonnage peuvent également contribuer à cette erreur totale. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne une mauvaise information ou qu'il ne répond pas à certaines questions (erreur de réponse ou de non-réponse), lorsqu'une unité de la population visée est oubliée ou comptée plus d'une fois ou encore une unité hors du

once, when a unit which is out of scope for the survey is included by mistake (coverage error), or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors. Measures of sample variability only take into account the variability relative to those data that would have been obtained from a census carried out under the same conditions. Thus, they do not reflect the inaccuracies in survey data brought about by errors not related to sampling.

If a particular estimate relates to a minor proportion of the population, sampling error will be the principal component of the total error. Moreover, the closer an estimate comes to the true value of the population attribute, the smaller the sampling error becomes; this is not necessarily the case with non-sampling errors. In fact, the more the estimate tends toward the corresponding population total, the more important non-sampling errors become, relative to sampling errors.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; one must carry out special studies in order to estimate them. However, certain measures such as response or imputation rates are easily obtained.

a. Coverage error

Coverage errors arise when the survey frame (the data base from which the sample is selected) does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either not included (undercoverage), or are counted more than once (overcoverage). In addition, out-of-scope units may be represented in the survey frame (overcoverage).

Possible types of coverage errors are described below. This is not an exhaustive list of all possible data limitations due to this type of error.

i) Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey

- Those companies involved in activities besides trucking who are not able to provide the trucking data separately are excluded from the universe. This may contribute to underestimation of trucking activity.
- Errors in the attribution of a Standard Industrial Classification (SIC) code may result in either over- or underestimation of trucking activity.
- In general terms for AMCF Levels I and II, the survey frame is subject to coverage errors emanating from the new Business Register, such as unreported births or deaths, SIC coding errors, errors in reported gross business income, and so on.
- In the case of AMCF Level III, where tax data are used, conceptual differences can generate coverage problems. An example of this would be the definition of fiscal year.

champ de l'enquête est incluse par erreur (erreur de couverture) ou lors du dépouillement des données comme par exemple, les erreurs de codage et de saisie. Les mesures de la variabilité d'échantillonnage ne tiennent compte que de la variabilité observée par rapport aux données qui auraient été obtenues d'un recensement effectué dans les mêmes conditions. Ainsi, elles ne reflètent pas les inexactitudes introduites dans les données d'enquêtes par les erreurs non dues à l'échantillonnage.

Si une faible proportion de la population est touchée par une estimation particulière, l'erreur échantillonnale sera la principale composante de l'erreur totale. Toutefois, plus l'estimation se rapproche de l'effectif total de la population, plus l'erreur échantillonnale devient négligeable, ce qui n'est pas nécessairement le cas des erreurs non échantillonnales. En fait, plus l'estimation tend vers le total de la population correspondante, plus les erreurs non échantillonnales deviennent importantes relativement à l'erreur échantillonnale.

En général, ce type d'erreurs est assez difficile à évaluer, des études spéciales doivent être menées pour être à même de les mesurer. Certaines mesures peuvent toutefois être obtenues assez facilement comme par exemple, des taux de réponse et d'imputation.

a. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage, c'est-à-dire la base de données de laquelle on sélectionne l'échantillon, ne couvre pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore certaines unités appartenant à la population cible sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement) ou finalement certaines unités hors du champ d'enquête sont présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On énonce dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, certaines erreurs de couverture pouvant être survenues. On ne couvre toutefois pas de façon exhaustive toutes les limites des données relatives à la couverture.

i) Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

- Les compagnies effectuant, en plus du transport routier, d'autres genres d'activités et qui ne peuvent rapporter de données séparées pour le transport routier sont exclues de l'univers. Cette exclusion peut contribuer à une sous-estimation de l'activité des transporteurs routiers.
- Lors du processus de l'attribution du code de classification type des industries (CTI) certaines erreurs peuvent se glisser résultant en une sous-estimation ou une sur-estimation de l'activité des transporteurs routiers.
- De façon générale, pour les niveaux I et II, la base de sondage est sujette aux problèmes de couverture de la base du registre central: naissances et/ou morts non rapportés, mauvais codes CTI, mauvaises valeurs du revenu brut d'entreprise, etc.
- Pour ce qui est du niveau III qui utilise les données d'impôt, des différences conceptuelles peuvent engendrer certains problèmes de couverture, comme par exemple la définition de l'année fiscale.

ii) Quarterly Motor Carriers of Freight (QMCf) Survey

- This survey uses for year y the survey frame from AMCF Levels I and II for year y-2. For example, the 1991 QMCf drew upon the results of the 1989 annual survey for its frame. However, some updates can be made, using other sources of information. This gap in the two reference periods will naturally result in problems of over- and undercoverage of the target population.
- In addition, all the problems inherent to the AMCF Levels I and II survey frame apply also to the quarterly survey frame.

iii) For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey

- This survey uses for year y the survey frame from AMCF Levels I and II for year y-2. However, some updates are made to this frame. The coverage problems noted in (ii) for AMCF also apply.

b. Response error

Response error occurs when a respondent misinterprets survey questions. This type of error may be caught at the edit stage, or they may simply go undetected.

ii) Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

- Cette enquête utilise, pour une année y donnée, la base de sondage des niveaux I et II de l'enquête annuelle de l'année y-2. Par exemple, l'enquête trimestrielle de 1991 utilise comme base de sondage l'enquête annuelle de 1989. Certaines mises-à-jour sont toutefois apportées à celle-ci. Ce décalage dans les périodes de référence engendre naturellement certains problèmes de sur et de sous-dénombrement de la population cible.
- Tous les problèmes inhérents à la base de sondage de l'enquête annuelle, niveaux I et II, se retrouvent également pour l'enquête trimestrielle.

iii) Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination)

- Cette enquête utilise, pour une année y donnée, la base de sondage de l'enquête annuelle des niveaux I et II de l'année y-2. Certaines mises-à-jour sont toutefois apportées à celle-ci. Les problèmes de couverture énoncés pour l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises s'appliquent ici.

b. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsque le répondant interprète de façon erronée les questions demandées. Ce type d'erreur peut être détecté lors de l'étape de la vérification ou peut tout simplement passer inaperçu.

Tableau 8.3

Annual Motor Carriers of Freight Survey, 1990

Tableau 8.3

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1990

Response rate (%) by province of domicile and level*

Taux de réponse (%) selon la province de domicile et le niveau* de l'enquête

| Province of Domicile Province de domicile | Level II Niveau II | Level III Niveau III |
|---|-----------------------|-------------------------|
| Newfoundland - Terre-Neuve | 44.4 | 83.5 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard | 50.0 | 86.0 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse | 80.8 | 80.5 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick | 88.1 | 76.6 |
| Quebec - Québec | 87.8 | 83.6 |
| Ontario | 91.5 | 78.8 |
| Manitoba | 74.2 | 81.9 |
| Saskatchewan | 74.5 | 81.6 |
| Alberta | 82.4 | 78.7 |
| British Columbia - Colombie-Britannique | 83.9 | 77.5 |
| Yukon | 50.0 | 60.0 |
| Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest | 75.0 | 68.7 |
| Canada | 85.8 | 80.0 |

* Level I response rate not available.

* La taux de réponse pour le niveau I n'est pas disponible.

Table 8.4
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, 1991

Tableau 8.4
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1991

| Province of domicile Province de domicile | Response rate (%) by province of domicile and quarter Taux de réponse (%) selon la province de domicile et le trimestre | | | |
|---|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | 1st quarter | 2nd quarter | 3rd quarter | 4th quarter |
| | 1 ^{er} trimestre | 2 ^{ième} trimestre | 3 ^{ième} trimestre | 4 ^{ième} trimestre |
| | | | | |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 44.5 | 63.6 | 63.6 | 44.5 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | 75.0 | 50.0 | 50.0 | 66.7 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 86.7 | 80.0 | 60.0 | 66.7 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 83.3 | 80.0 | 72.4 | 75.9 |
| Quebec – Québec | 83.1 | 83.1 | 71.9 | 74.2 |
| Ontario | 82.9 | 76.6 | 68.2 | 74.8 |
| Manitoba | 86.4 | 72.7 | 52.4 | 57.1 |
| Saskatchewan | 74.1 | 63.0 | 55.6 | 48.1 |
| Alberta | 83.6 | 76.4 | 70.9 | 70.4 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 75.4 | 70.5 | 51.7 | 50.0 |
| Yukon | 66.7 | 100.0 | 33.3 | 33.3 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 60.0 | 40.0 | 40.0 | 40.0 |
| Canada | 80.6 | 75.5 | 64.6 | 66.5 |

c. Non-response error

This refers to the situation where a respondent refuses to complete a survey (complete non-response, or refusal), as well as the case where a respondent responds only to certain questions (partial non-response). Tables 8.3 and 8.4 describe, by province of domicile, the rate of response for the annual and quarterly motor carriers of freight surveys (AMCF and QMCF). A response is defined as a questionnaire that is returned with at least one field completed.

Readers who wish to obtain details on total or partial non-response are invited to contact the Transportation Division, Statistics Canada.

d. Other types of error

This is a general description of non-sampling errors commonly found in surveys such as the three discussed in this chapter.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgement. Likewise, a capture error occurs when a data field is misinterpreted or keyed incorrectly. These errors can be minimized through the use of controls (automated coding, extensive data capture edits, or spot checking of captured data).

Once data are coded and captured, they are subjected to verification and imputation of missing or erroneous values. Errors may occur at this step, whether because of program bugs or because of some erroneous assumptions made in setting up the programs.

c. Erreurs de non-réponse

On entend par erreur de non-réponse la situation où le répondant refuse de façon globale de répondre au questionnaire (non-réponse totale ou refus) et le cas où le répondant ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). On retrouve dans les tableaux 8.3 et 8.4 des taux de réponse selon la province de domicile et ce, pour les enquêtes annuelle et trimestrielle décrites ci-haut (l'EATRM et l'ETTRM). Une réponse est définie comme un questionnaire reçu ayant au moins un champ complet.

L'utilisateur désirant obtenir des taux de non-réponse totale ou partielle selon des ventilations spécifiques n'a qu'à communiquer avec la Division du Transport de Statistique Canada.

d. Autres types d'erreurs

On présente ici, de façon générale, d'autres types d'erreurs non échantillonales qui se retrouvent fréquemment dans les enquêtes.

Une erreur de codage survient lorsqu'une mauvaise interprétation ou un mauvais jugement est fait du champ à coder. De même, une erreur de saisie se produit lorsqu'on interprète de façon erronée le champ à saisir ou encore lors d'une faute de frappe. On peut diminuer l'importance des erreurs de codage par l'utilisation, entre autres, du codage automatisé et celle des erreurs de saisie par des vérifications exhaustives ou sélectives des champs saisis.

Une fois les données codées et saisies, on passe à l'étape de la vérification et de l'imputation des données manquantes ou incohérentes, des erreurs peuvent ainsi se glisser lors de la programmation des règles ou de l'interprétation qu'on en fait.

Glossary

Asset Turnover Ratio. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenues by total assets.

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Owner Operators (or lessor operators). Owner operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Central Frame Data Base. It is a centrally maintained database of businesses in Canada. Each name is given a unique identification number and classified according to the Standard Classification of Industries.

Carrier. A carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I. Carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more. **(Applies to the For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey only.)**

Class II. Carriers which earned gross annual intercity revenues from \$1 million to \$12 million. **(Applies to the For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey only.)**

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification (1972 edition) at the three-digit level of detail. The For-Hire Trucking(Commodity Origin and Destination) survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by the employees of a carrier, and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-Equity Ratio. A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity Ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1990 and March 1, 1991.

Fiscal Year (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey). The calendar year from January 1 to December 31, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-Hire Carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

FHT.For-Hire Trucking(Commodity Origin and Destination) Survey.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers of Freight operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry Served. This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry Structure Statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity Shipment. A shipment transported a distance greater than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin- destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline Shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

International Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than Truckload. A shipment which weigh less than 10 000 kg (FHT).

Level I. For-hire carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more. **(Applies to the Motor Carriers of Freight Survey only.)**

Level II. For-hire carriers which earned gross annual operating revenues from \$1,000,000 to \$4,999,999. **(Applies to the Motor Carriers of Freight Survey only.)**

Level III. For-hire carriers which earned gross annual operating revenues from \$25,000 to \$999,999. **(Applies to the Motor Carriers of Freight Survey only.)**

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Local Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Off-Highway Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating Ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues (before income taxes deductions).

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Pool Car Operators. Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. Indicates the profit earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenues.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Response Rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on Equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on Investment. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Salaries and Wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination Survey)). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip. This is the reporting unit for the industry activity portion of the Private Trucking Survey. Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck Rental Firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment which weigh more than 10 000 kg(FHT).

Waybill. See Probill.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items are not charged for on a weight basis as assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I. Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$12 millions ou plus en 1988. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie II. Transporteurs ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$1 million à \$11,999,999 en 1988. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie de recettes, niveau 1. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$4 millions ou plus en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes, niveau 2. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées de \$500,000 à \$3,999,999 en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes, niveau 3. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$100,000 et \$499,999 en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Charge complète. Expédition ou expéditions dont le poids est 10 000 kg ou plus.

Charge partielle. Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10 000 kg.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport routier rail-route).

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peuvent être échantillonnés. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre).

L'Exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1^{er} avril 1990 et le 31 mars 1991.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). L'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition interne. Expédition dont les pointes d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises. Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leurs poids et les frais de transport.

Lettre de voiture. Voir bordereau d'envoi.

Marchandises. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit. Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certains pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

Recettes annuelles brutes d'exploitation. Les recettes brutes d'exploitation englobent les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au démenagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement de investissements. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis. Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons inter-transporteurs) Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur. Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait. Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un expéditeur ou d'un nombre limité d'expéditeurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteurs routiers internationaux. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux États-Unis.

Transporteurs routiers interprovinciaux. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

Voyage. Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

How To Get The Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain, Chief
Surface and Marine Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Robert Larocque
Dissemination Coordinator
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin, Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

December 1992

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain, Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Robert Larocque
Coordinateur de la dissémination
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin, Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Décembre 1992

I·N·F·O·M·A·T

Don't start your week without it

Get a jump on your work week by making sure you have the most current economic and social information in Canada. Travelling by first class mail or courier, Statistics Canada's digest, Infomat, arrives at the beginning of each week to help you monitor key economic indicators and keep up with the most current data releases from Canada's national statistical agency.

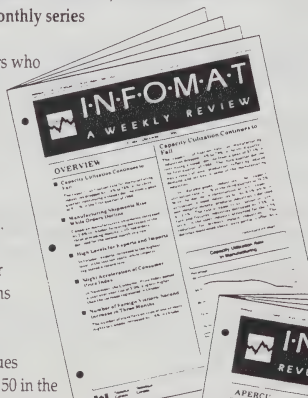
In eight fact-filled pages, Infomat highlights the findings of Statistics Canada surveys and brings them to your desk each week, often long before detailed reports are published. Throughout the year you'll get the first results of over 100 ongoing surveys and many special surveys—from manufacturing shipments to the health of Canadians or post graduate employment to part-time workers.

Each week, Infomat presents you with,

- concise summaries of fresh facts from over 100 ongoing surveys
- charts and graphs that let you instantly scan the trends
- Overview - an outline of the subjects covered in each issue that you can scan in 30 seconds
- guidance on how to obtain special reports to assist you in your more detailed research.
- Current Trends and Latest Monthly Statistics sections that bring you up to date on the Consumer Price Index, Gross Domestic Product and 21 other key monthly series

Managers, analysts and researchers who are responsible for keeping up to date on changes in Canada's economic and social climate can count on Infomat — as a quick overview of the latest trends and as a weekly reminder of key indicators and data releases. Many subscribers use Infomat's highlights to add authority to their industry analyses, investment plans or corporate reports.

To order Infomat (11-002E), 50 issues annually for \$125 in Canada, US\$150 in the U.S. and US\$175 in other countries, write to Publications Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, Canada, K1A 0T6. For faster service, use your VISA or MasterCard and call toll-free in Canada, 1-800-267-6677.



votre première lecture de la semaine

Commencez votre semaine de travail en vous assurant que vous avez sous la main les dernières informations économiques et sociales au Canada. Voyageant en courrier de première classe ou par messagerie, Infomat, le condensé de Statistique Canada, arrive au début de chaque semaine pour vous aider à suivre les principaux indicateurs économiques et vous tenir au courant des dernières données publiées par l'organisme national d'enquêtes du pays.

En huit pages remplies de données, Infomat présente les faits saillants des enquêtes de Statistique Canada et les dépose sur votre bureau chaque semaine, bien avant que des rapports détaillés ne soient publiés. Tout au long de l'année, vous avez les premiers résultats de plus de 100 enquêtes permanentes et de nombreuses enquêtes spécialisées, qui vont des expéditions des fabricants à la santé des Canadiens ou de l'emploi des diplômés universitaires aux travailleurs à temps partiel.

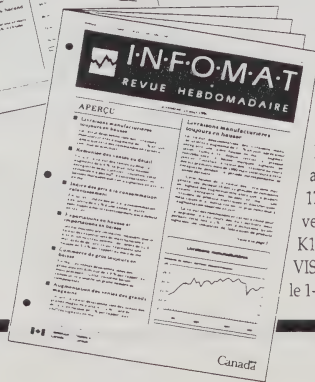
Chaque semaine, Infomat vous offre :

- des résumés de faits tout récents provenant de plus de 100 enquêtes différentes
- des diagrammes et des graphiques qui vous donnent immédiatement les tendances
- Aperçu - une description des sujets traités dans chaque numéro, que vous pouvez parcourir en 30 secondes
- des conseils sur la façon d'obtenir des rapports spéciaux pour vous aider dans vos recherches plus poussées
- Les tendances actuelles et Dernières statistiques mensuelles, rubriques qui vous tiennent à jour sur l'indice des prix à la consommation, le produit intérieur brut et 21 autres séries mensuelles importantes.

Les gestionnaires, les analystes et les chercheurs qui ont la responsabilité de se tenir au courant de l'évolution de la conjoncture économique et sociale du Canada peuvent compter sur Infomat pour avoir une vue

d'ensemble des dernières tendances et disposer ainsi d'un aide-mémoire hebdomadaire des principaux indicateurs et données publiés. Plusieurs abonnés utilisent les faits saillants d'Infomat pour relever l'autorité de leurs analyses industrielles, projets d'investissements ou rapports financiers.

Pour commander Infomat (11-002F), 50 numéros par an pour 125 \$ au Canada, 150 \$ US aux États-Unis et 175 \$ US dans les autres pays, écrivez à Publications, vente et service, Statistique Canada, Ottawa, Canada K1A 0T6. Pour un service plus rapide, utilisez votre carte VISA ou MasterCard et composez sans frais au Canada le 1-800-267-6677.



ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:

**Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6**

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

FAX TO: (613) 951-1584

This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

METHOD OF PAYMENT

- ☐ Purchase Order Number (please enclose) _____
- ☐ Payment enclosed \$ _____
- ☐ Bill me later (max. \$500)

Charge to my:

☐ MasterCard ☐ VISA

Account Number

Expiry Date

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

Signature _____

Client Reference Number

[illegible]

SUBTOTAL

Canadian customers add 7% Goods and Services Tax.

GST (7%)

Please note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which might include special shipping and handling charges and the GST.

GRAND TOTAL

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Clients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

For faster service



1-800-267-6677



**VISA and MasterCard
Accounts**

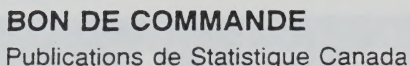
PF
03681
1991-01

Version française de ce bon de commande disponible sur demande



Statistics Canada Statistique Canada

Canada



This order coupon is available in English upon request

JOIN THE *Celebration*

**WITH THE MOST USEFUL
AND ATTRACTIVE
CANADA YEAR BOOK
EVER PUBLISHED.**

On the occasion of the nation's 125th anniversary of Confederation, the **1992 Canada Year Book** takes a unique look at the fascinating highlights in the development of Canada since 1867.

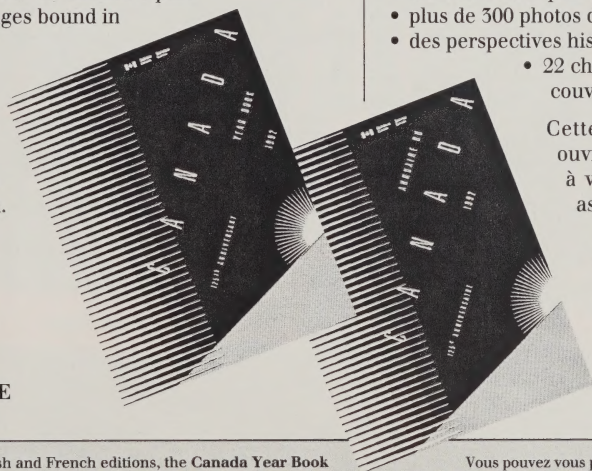
Exceptionally popular among business people, journalists, librarians, parliamentarians, educators and diplomats for 125 years, the **1992 Canada Year Book** is designed as a comprehensive reference source for the latest on economic, political, and social information on Canada and Canadians. And for the first time, this "special collector's" edition presents picturesque vignettes on Canada's past with informative, easy-to-read text.

Special features include:

- a new 22cm X 30cm (9" X 12") format
- larger typeface
- over 300 rare archival photos
- historical perspectives on Canada's past
- 22 chapters, 607 pages bound in deluxe hard cover

Time and time again, you'll reach for this compact encyclopedia to answer questions on all aspects of Canada.

**THE LAND
THE PEOPLE
THE NATION
THE ECONOMY
ARTS AND LEISURE**



Available in separate English and French editions, the **Canada Year Book** (Cat. No. 11-402E) sells for \$49.95 (plus \$5.05 shipping and handling) in Canada, US \$60 in the United States, and US\$70 in other countries (includes shipping and handling).

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster ordering, using your VISA or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677 or fax your order to (613) 951-1584. Please do not send confirmation.

PARTICIPEZ *à la fête*

**EN VOUS PROCURANT
L'ANNUAIRE DU CANADA
LE PLUS UTILE ET LE PLUS
ATTRAYANT JAMAIS PUBLIÉ.**

L'**Annuaire du Canada** de 1992, qui marque le 125^e anniversaire de la Confédération, jette un regard unique sur les grands moments de l'évolution du pays depuis 1867.

Cet ouvrage, particulièrement populaire depuis 125 ans auprès des gens d'affaires, des journalistes, des bibliothécaires, des parlementaires, des enseignants et des diplomates, est conçu comme un ouvrage de référence où l'on retrouve les données économiques, politiques et sociales les plus récentes sur le Canada et les Canadiens. Cette édition spéciale présente, pour la première fois, de pittoresques illustrations se rapportant à l'histoire du Canada de même que des textes informatifs et faciles à lire.

Au nombre des caractéristiques spéciales, on compte :

- un nouveau mode de présentation : 22cm x 30 cm (9" x 12")
- des caractères plus gros
- plus de 300 photos d'archives rares
- des perspectives historiques sur le passé du Canada
- 22 chapitres, 607 pages reliées par une couverture rigide de luxe.

Cette encyclopédie compacte est un ouvrage indispensable pour répondre à vos questions portant sur tous les aspects du Canada.

- **LE TERRITOIRE**
- **LA POPULATION**
- **LA NATION**
- **L'ÉCONOMIE**
- **LES ARTS ET LES LOISIRS**

Vous pouvez vous procurer l'**Annuaire du Canada** (no 11-402F au Catalogue), en version française ou anglaise, pour 49,95 \$ (plus 5,05 \$ pour frais d'expédition et de manutention) au Canada, 60 \$ (devises américaines) aux États-Unis et 70 \$ (devises américaines) dans les autres pays (frais d'expédition et de manutention compris).

Pour commander, prière d'écrire au Service des Ventes des publications de Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou de communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste qui figure dans la publication).

Pour accélérer les commandes, utilisez votre carte VISA ou MasterCard ou composez sans frais le 1-800-267-6677 (téléphone) ou le (613) 951-1584 (télécopieur). Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start !

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.

It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for...

- ... socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?
- ... revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1992** has it all... and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.



LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-ménages jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressource à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez...

- ... des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?
- ... des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela... et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7 % en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.